CITYRIDER

SCOOTER • ΠΑΠΙ • ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ

T3
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ
2017



HONDA CBR500R
BRIXTON BX125
SYM JET T4 125

SCOOTER ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΑΦΙΕΡΩΜΑ HONDA Z50
ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΜΕ 2 ΤΡΟΧΟΥΣ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΛΟΥΚΑΣ ΧΑΨΗΣ· CITY TRIP: ΚΥΨΕΛΗ & ΨΥΛΟΡΕΙΤΗΣ

Ισχύς εν τη ενώσει



Θες να έχεις την σφραγίδα μίας λέσχης ή ενός club μοτοσυκλετιστών για να περνάς καλά σε δίτροχες και μη εκδηλώσεις; Απλά για να έχεις το αυτοκόλλητο ή το ‘’ραφτό” στο μοτοσυκλετιστικό μπουφάν σου; Υπάρχει και σημαντικότερος λόγος: Οι πρωτοβουλίες των λεσχών που πολλές φορές οδηγούν σε κοινωνικές εκδηλώσεις και βοήθεια σε συνανθρώπους μας.
Τις ημέρες που τα πύρινα μέτωπα άλωναν την Ανατολική Αττική, η συνεργασία μοτοσυκλετιστικών λεσχών όπως οι V-Strom Greek Riders, Varadero Club Hellas, TDM Club Hellas, Λ.Ε.ΜΟΤ., BMW Riders Club of Greece, κ.α., ενώθηκαν με στόχο την βοήθεια πυροσβεστών και εθελοντών.
Η βοήθεια στις πυρκαγιές γίνεται και με την υποστήριξη των ανθρώπων που μάχονται για την κατάσβεση της, πυροσβεστών αλλά και εθελοντών.
Οι λέσχες ανταποκρίθηκαν στις εκκλήσεις του κόσμου για νερό, κολλύρια, φάρμακα, φαγητό, στα social media.
Οι αναβάτες από διαφορετικές λέσχες με τις μοτοσυκλέτες τους ενώθηκαν και όλοι μαζί συνέβαλλαν στην τροφοδότηση με τα απαιτούμενα, στο μέτωπο της φωτιάς, στην Ανατολική Αττική.
Η κουλτούρα του μοτοσυκλετισμού βρίσκεται παντού, και ενωμένη, συμβάλλει για μία ακόμη φορά στην πραγμάτωση ενός στόχου. Ή αλλιώς, η ένωση, φέρνει δύναμη.
Το μόνο που μπορούμε εμείς να πούμε, είναι συγχαρητήρια σε όλους όσοι συνέβαλλαν σε αυτό.

Τάκης Μανιάτης



SCORPION EXO
INNOVATE OR EVAPORATE
RIDING PLEASURE
TOTAL SAFETY
NEW FLIP UP
€ 279 ADV X1 ANIMA/RED
NEW
€ 279 ADV X1 ANIMA/WHITE/BLUE/RED
NEW
€ 279 ADV X1 ANIMA/YELLOW
NEW
€ 245 ADV X1 ANTHRACITE
NEW
€ 245 ADV X1 BLACK/MATT
NEW
€ 245 ADV X1 WHITE
€ 169 BELFAST BLACK/MATTE
€ 189 BELFAST FENDER/BLACK/GOLD
€ 189 BELFAST MISSION/MATT/BLACK/SILVER
€ 169 EXO-220 BIXBY/MAT/BLACK/WHITE
€ 149 EXO-220 ANTRACITE
€ 149 EXO-220 BLANC
€ 149 EXO-220 NOIR
€ 149 EXO-220 SOLID/NEON/YELLOW
€ 139 EXO-490 BLACK
€ 159 EXO-490 DREAM/BLACK/CAMELEON
€ 159 EXO-490 DREAM/WHITE
€ 159 EXO-490 GOLDENSTATE/MATT/BLACK/GOLD
€ 159 EXO-490 LUZ/MATT/BLACK
€ 139 EXO-490 MATT/BLACK
€ 159 EXO-490 VISION/GREEN
€ 159 EXO-490 VISION/RED
€ 159 EXO-490 VISION/YELLOW
€ 139 EXO-490 WHITE
€ 199 EXO-510 AIR BLACK
EXO-510 AIR CIPHER/GREY
EXO-510 AIR CIPHER/MATT/GREEN
EXO-510 AIR CROSS/BLUE/RED/WHITE
EXO-510 AIR CROSS/GREY
EXO-510 AIR CROSS/MATT/BLACK/NEON/YELLOW
EXO-510 AIR CROSS/MATT/DARK/GREY
€ 199 EXO-510 AIR MATT/BLACK
€ 249 EXO-510 AIR RADIUM/MATT/BLACK/NEON/YELLOW
€ 249 EXO-510 AIR RADIUM/MATT/BLACK/PINK
€ 249 EXO-510 AIR RADIUM/ORANGE
€ 249 EXO-510 AIR SCALE/BLACK/GREEN
€ 249 EXO-510 AIR SCALE/BLACK/NEON/RED
€ 249 EXO-510 AIR SCALE/GREY
€ 249 EXO-510 AIR SCORPION/MATT/BLACK/WHITE
€ 249 EXO-510 AIR STAGE/BLACK/RED
€ 249 EXO-510 AIR STAGE/BLACK/SILVER/RED
€ 249 EXO-510 AIR SUBLIM/BLACK/BLACK
€ 249 EXO-510 AIR SYNC/MATT/BLACK/BLUE
ZORTZOPOULOS FASHION + ACCESSORIES
PINLOCK 100% MAX VISION
DOUBLE D® TITANIUM BUCKLE
KWIKWICK3®

street collection 2017



Price	Model	Version
€249	EXO-510 AIR	SYNC/MATT/BLACK/NEON/RED
€249	EXO-510 AIR	SYNC/MATT/BLACK/NEON/YELLOW
€249	EXO-510 AIR	SYNC/MATT/BLACK/PINK
€199	EXO-510 AIR	WHITE
€239	EXO-710 AIR	FURIO GREY
€239	EXO-710 AIR	LINE/BLACK/CAMELEON
€239	EXO-710 AIR	LINE/WHITE/BLUE/RED
€199	EXO-710 AIR	MATT/BLACK



Price	Model	Version
€249	EXO-710 AIR	SPIRIT/BLACK/BLACK
€199	EXO-710 AIR	WHITE
€239	EXO-710 AIR	FURIOBLU
€209	EXO-920	RED
€199	EXO-920	BLACK
€239	EXO-920	GEM/MATT/BLACK/SILVER
€239	EXO-920	GEM/WHITE
€199	EXO-920	MATT/ANTHRACITE



Price	Model	Version
€199	EXO-920	MATT/BLACK
€209	EXO-920	NEON/YELLOW
€239	EXO-920	SATELLITE/BLACK/NEON/YELLOW
€199	EXO-920	WHITE
€349	EXO-1200 AIR	ALTO
€349	EXO-1200 AIR	ALTO/YELLOW
€299	EXO-1200 AIR	BLACK
€349	EXO-1200 AIR	FANTASY/BLACK/CAMELEON



Price	Model	Version
€349	EXO-1200 AIR	FANTASY/RED/CAMELEON
€349	EXO-1200 AIR	FREEWAY/MATT/BLACK/WHITE
€349	EXO-1200 AIR	FULGUR/ORANGE
€349	EXO-1200 AIR	FULGUR/WHITE/RED/BLUE
€349	EXO-1200 AIR	FULMEN/BLACK/NEON/CHAMELEON/YELLOW
€349	EXO-1200 AIR	FULMEN/MATT/BLACK/CHAMELEON
€349	EXO-1200 AIR	FULMEN/WHITE/CHAMELEON
€349	EXO-1200 AIR	HORNET/MATT/BLACK/RED



Price	Model	Version
€349	EXO-1200	HORNET/PINK/MATTE
€349	EXO-1200 AIR	LILIUM/WHITE/CHAMELEON
€349	EXO-1200 AIR	LILIUM/WHITE/PINK
€349	EXO-1200 AIR	TENEBRIS/GREEN
€349	EXO-1200 AIR	TENEBRIS/WHITE
€349	EXO-1200	TENEBRIS/BLACK/BLUE
€299	EXO-1200 AIR	MATT/BLACK
€299	EXO-1200 AIR	WHITE



Price	Model	Version
€439	EXO-2000 EVO AIR	BAUTISTA NEON RED
€369	EXO-2000 EVO AIR	BLACK
€399	EXO-2000 EVO AIR	BRUTUS BLUE RED WHITE
€399	EXO-2000 EVO AIR	BRUTUS NEON YELLOW SILVER
€399	EXO-2000 EVO AIR	CARB MATT BLACK SILVER
€399	EXO-2000 EVO AIR	CARB RED WHITE
€399	EXO-2000 EVO AIR	CUP MATT BLACK NEON YELLOW
€399	EXO-2000 EVO AIR	CUP RED BLACK CAMELEON



Price	Model	Version
€439	EXO-2000 EVO AIR	MASBOU BLACK RED SILVER
€369	EXO-2000 EVO AIR	MATT BLACK
€419	EXO-2000 EVO AIR	TRACK BLACK
€419	EXO-2000 EVO AIR	TRACK WHITE BLACK
€369	EXO-2000 EVO AIR	WHITE
€349	EXO-3000 AIR	YELLOW
€349	EXO-3000 AIR	BLACK
€349	EXO-3000 AIR	MATT/ANTHRACITE



Price	Model	Version
€349	EXO-3000 AIR	MATT/BLACK
€349	EXO-3000 AIR	WHITE
€389	EXO-3000 AIR	SERENITY/MATT/BLACK
€389	EXO-3000 AIR	ITY/MATT/BLACK/WHITE
€229	EXO-COMBAT	BLACK/MATT
€259	EXO-COMBAT	RATNIK/CORRECT/GREEN/MOUTHGUARD
€259	EXO-COMBAT	RATNIK/CORRECT/SILVER/MOUTHGUARD

moto CREATIVE


BAJAJ
Distinctly Ahead
NOTHING BEATS THE BEST
Τώρα και στην Ελλάδα
pulsar NS 200
€ 3.280,-
Ισχυρός μονοκύλινδρος, τετράχρονος, υγρόψυκτος, SOCH, 4βάλβιδος κινητήρας, με 3 μπουζί, 200 cc / 24 hp @ 9500 rpm / 18,3 Nm @ 8000 rpm / Κιβώτιο 6 σχέσεων / Μονό αμορτισέρ ρυθμιζόμενο σε 9 θέσεις, υδραυλικό τηλεσκοπικό πιρούνι εμπρός / Στιβαρό περιμετρικό πλαίσιο / Ισχυρό σύστημα φρένων με δίσκο μαργαρίτα 280mm πλευστή δαγκάνα ByBre εμπρός & 230mm πίσω / Ελαστικά tubeless εμπρός και πίσω με χυτές ζάντες αλουμινίου / Πλούσιος ψηφιακός πίνακας οργάνων/Άνετη σέλα 2 ατόμων / Κεντρικό & Πλαϊνό σταντ / Προστατευτικά Κάγκελα / Βάρος 145 kg / Δίπλωμα Α2 / **2 έτη Εργοστασιακή Εγγύηση**
ΕΛΑΤΕ ΓΙΑ TEST RIDE ΣΗΜΕΡΑ:
RACING CENTER 500, Λ. Βουλιαγμένης 500, Άλιμος, 210 99 27 212 / DELTA MOTORCYCLES, Πλαταιών 4-6, Γκάζι, 210 9248 996 / FAN-MOTO ΣΤΡΩΜΑΤΙΑΣ, Ηρ. Πολυτεχνείου 8, Ηλιούπολη, 210 99 55 451 / ΚΑΡΕΛΛΗΣ ΕΠΕ 2ο ΧΛΜ Ν.Ε.Ο. Λαμίας-Αθηνών, Λαμία, 22310 23563 / ΜΑΚΙΝΑ Α.Ε. Κ. Καραμανλή 30 Θεσσαλονίκη, 2310 553035 / ΔΡΑΜΟΝ ΑΦΟΙ ΚΑΡΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δημοκρίτου 6, Ξάνθη, 25410 84555
ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΑΣ:
KTM SOUTH EAST EUROPE, Τηλ. 210 55 40 640, email: info@ktm.gr
npagoni@otenet.gr
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου


ΕΝΕΣΕΙΣ ΑΔΡΕΝΑΛΙΝΗΣ.
ΜΕΤΑΜΕΣΟΝΥΚΤΙΕΣ ΑΝΑΖΗΤΗΣΕΙΣ.
ΑΓΡΥΠΝΑ ΞΗΜΕΡΩΜΑΤΑ.
ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΑΞΙΖΕΙ ΝΑ ΕΙΠΩΘΟΥΝ.
ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΜΕ ΛΙΓΟΤΕΡΑ ΑΠ'ΟΣΑ ΘΑ ΠΕΡΙΜΕΝΑΤΕ.
ΝΕΟ STREET ROD™
Harley-Davidson® Athena
Λ.Πειραιώς 187, Αθήνα ΤΚ 11853, Τ: 210 3410850
www.harleydavidsonathena.gr
https://www.facebook.com/Harley.Davidson.Athena/
*Ειδική τιμή εισαγωγής από 8.990€. Ισχύει για διάστημα 90 ημερών και για περιορισμένο αριθμό μοτοσυκλετών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ *ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2017*

CITYRIDER

SCOOTER • ΠΑΠΙ • ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ







ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ
ΤΑΚΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΑΡΧΙΣΥΝΤΑΚΤΗΣ
ΘΟΔΩΡΗΣ ΞΥΔΗΣ

ΣΥΝΤΑΞΗ
ΣΠΥΡΟΣ ΤΣΑΝΤΗΛΑΣ, ΑΛΕΞΗΣ ΓΛΥΝΙΑΔΑΚΗΣ, ΤΖΟ ΛΑΔΑ, ΝΙΚΟΣ ΠΡΟΒΙΑΣ, ΘΟΔΩΡΗΣ ΞΥΔΗΣ, ΚΩΣΤΑΣ ΓΑΜΒΡΟΥΛΗΣ, ΤΖΕΗΝ ΣΑΜΠΑΝΙΚΟΥ

ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
THIERRY SARASYN, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΑΚΗΣ, ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΤΣΟΥΛΑΣ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ, ΝΙΚΟΣ ΖΟΥΡΝΑΤΖΗΣ,
ΘΑΝΑΣΗΣ ΧΟΥΝΤΡΑΣ
VINCENT BURGER
THIERRY DRICOT,
LIVIA SCHERMERHORN

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΩΣΤΑΚΟΣ

ART DIRECTOR
ΣΤΕΛΙΟΣ ΤΣΙΜΠΙΔΗΣ

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
info@cityrider.gr
ΣΥΝΤΑΞΗ editor@cityrider.gr,
ΠΩΛΗΣΕΙΣ sales@cityrider.gr
ΤΗΛΕΦΩΝΟ 2110135574,
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΥΔΙΑΣ 75 & ΤΣΑΦΟΥ

www.cityrider.gr

4 SEASON jacket με αξεπέραστη σχέση ποιότητας / τιμής.

Προσφέρει άνεση και προστασία στο κρύο αλλά στη ζέστη, χάρη στις πλήρως αποσπώμενες επενδύσεις και στους 8 ρυθμιζόμενους αεραγωγούς.

Τεχνικά χαρακτηριστικά:

- Κατασκευασμένο από ύφασμα τύπου cordura 500D υψηλής αντοχής.
- Λεπτομέρειες από γνήσιο δέρμα στα μανίκια
- Διάτρητη επένδυση για καλύτερη διαπνοή
- Αποσπώμενη αδιάβροχη και αντιανεμική μεμβράνη, που επιτρέπει τη διαπνοή
- Αφαιρούμενη θερμική επένδυση
- CE EN1621-1 πιστοποιημένες προστασίες στους ώμους και τους αγκώνες
- Προστασία πλάτης
- Ρύθμιση της θερμοκρασίας με 6 αεραγωγούς μπροστά (στα μανίκια, στο στήθος και στους ώμους) και 2 αεραγωγούς πίσω για την εξαγωγή του θερμού αέρα.
- 2 εξωτερικές τσέπες μπροστά, μεγάλη τσέπη πίσω, εσωτερική τσέπη εγγράφων και τσέπη για κινητό τηλέφωνο.
- Τέλεια εφαρμογή με ρυθμιζόμενους ιμάντες στην μέση και στα μανίκια, κουμπιά ρύθμισης στους καρπούς και μικρομετρικό σύστημα κλεισίματος στον λαιμό.

Τιμή: € 178,00


NORDCAP
NORDCAP



ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΛΕΞΕΙΣ ΣΕ ΕΙΚΟΝΕΣ

Μας μαγνητίζει κάθε φορά που ποστάρει μία φωτογραφία του στα social media, μας ταξιδεύει μέσα από τις εκπληκτικές εικόνες του που αποδεικνύουν με τον καλύτερο τρόπο ότι μία εικόνα είναι 1000 λέξεις - και παραπάνω θα λέγαμε! Ο λόγος για τον Λουκά Χαψή, τον επαγγελματία φωτογράφο, μοτοσυκλετιστή, αστρονόμο, καγιάκερ, ορειβάτη, λάτρη της ζωής και των ταξιδιών!

Του Τάκη Μανιάτη

CITYRIDER: Γιατί… ταξιδεύεις;
Λούκας Χαψής: Είμαι 50 χρονών, έχω ζήσει το μεγαλύτερο κομμάτι της ζωής μου, είμαι υγιείς και τα έχω καλά με τον εαυτό μου, δεν θέλω να κάνω περιουσία ή να με δοξάζουν για κάτι, δεν έχω φιλοδοξίες. Θέλω απλά να ζήσω όπως θέλω το υπόλοιπο της ζωής μου, να γεμίσω εμπειρίες, αυτός είναι ο πλούτος μου.

CITYRIDER: Πως συνδυάζεις την φωτογραφία με την μοτοσυκλέτα;
Λ.Χ.: Βασικά είμαι φωτογράφος - ότι και να κάνω, έχει σχέση πάντα με την φωτογραφία. Ποτέ δεν έγινα ο καλός μοτοσυκλετιστής, ο καλός ορειβάτης, ο καλός καγιάκερ, όλα τα βλέπω μέσα από το πρίσμα της φωτογραφίας. Ήμουν μοτοσυκλετιστής πολύ πριν γίνω φωτογράφος, απλά τώρα βρίσκω ευκαιρίες να εξερευνώ τον κόσμο, να βρίσκω θέματα να φωτογραφίζω με διαφορετική οπτική. Έχω μοτοσυκλέτα από 16 ετών, ήμουν εντουράς, ενώ τώρα τελευταία, το 2011, πήρα το BMW F 800GS που έχω, το οποίο συνέβαλλε αρκετά στα ταξίδια μου με μοτοσυκλέτα. Είναι η ψυχοθεραπεία μου και την συνδυάζω με ταξίδια και φωτογραφία.

CITYRIDER: Πως ξεκίνησαν τα ταξίδια με μοτοσυκλέτα;
Λ.Χ.: Η ζωή μου είναι το ταξίδι, και μου αρέσει να το κάνω είτε με μεγάλη μοτοσυκλέτα, είτε με μικρή, είτε με το camper που έχω. Έχω κάνει πολλά ταξίδια, μόνος, αλλά δεν είχα την αυτοπεποίθηση να κάνω κάτι μεγάλο, μακρινό. Πριν λίγα χρόνια, είχα κανονίσει με κάτι φίλους να ταξιδέψω στην Καππαδοκία, αλλά δεν μπόρεσαν να έρθουν, και τελικά ξεκίνησα μόνος μου. Ταξίδεψα, πήγα σε δύσβατα μέρη, έπεσα,

σηκώθηκα, έκανα enduro, ταλαιπωρήθηκα, αλλά τελικά το κατάφερα. Αυτό το ταξίδι λοιπόν ήταν που μου έδωσε την αυτοπεποίθηση που χρειαζόμουν ώστε να συνεχίσω να κάνω τα όνειρα μου πραγματικότητα.

CITYRIDER: Προτιμάς τα μοναχικά ταξίδια;
Λ.Χ.: Γενικά, είμαι άνθρωπος που επειδή ο βασικός μου στόχος είναι η φωτογραφία, επιλέγω να ταξιδεύω μόνος, ώστε να έχω τον χρόνο μου. Θέλω όταν βρω ένα ωραίο μέρος, να κάτσω εκεί και να κάνω τα ''κλικ" μου, να τραβήξω τις φωτογραφίες μου, όσο και αν μου πάρει. Συνεπώς δεν μπορώ να έχω κάποιον συνταξιδιώτη να μου λέει να πάμε να φάμε ή να πάμε να δούμε κάποιο άλλο μέρος, ή ότι βαρέθηκε να με περιμένει. Θέλω τον χρόνο μου. Πάω μόνος, φτιάχνω το πρόγραμμα μου, αν είναι να συναντηθώ με την παρέα θα το κάνω μετά. Αυτός είναι ο βασικός λόγος που έχω επιλέξει να ταξιδεύω μόνος.
CITYRIDER: Αγαπημένα ταξίδια;
Λ.Χ.: Ταξίδεψα στις Άλπεις όπου συνδύασα ορειβασία και μοτοσυκλέτα και φυσικά



φωτογραφία, μετά πήγα στην Τυνησία, στο νησί του Πάσχα, αλλά και στο βόρειο Ακρωτήρι, όλα αυτά συνδυασμένα πάντα με ‘’κλικ”. Τώρα ετοιμάζω και ένα μεγαλύτερο ταξίδι για το επόμενο καλοκαίρι.
Είναι ένα ταξίδι που έχει γίνει από αρκετό κόσμο - όπως όλα άλλωστε, δεν ανακαλύπτουμε τώρα τον κόσμο - απλά έχω ένα δικό μου τρόπο που βλέπω τα πράγματα.

CITYRIDER: Πως προγραμματίζεις τα ταξίδια σου;
Λ.Χ.: Πρώτα απ’ όλα, το ψάχνω αρκετά, έχω προγραμματίσει που θα φωτογραφίσω, ακόμη και τι ρούχα θα φορέσω για να ταιριάζω εγώ με την φωτογραφία. Δεν κάνει η μηχανή τον φωτογράφο, δεν μπορείς για παράδειγμα να επιλέξεις μία συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα για να πάρεις πρωτάθλημα, πρέπει εσύ ο ίδιος να μπορείς να την οδηγήσεις όπως πρέπει - αντίστοιχα συμβαίνει και στις φωτογραφίες. Έχω κάποια waypoints φυσικά και προετοιμάζομαι για ότι θέλω να κάνω - η διαδρομή του ταξιδιού μου βγαίνει πάντα πάνω στον χάρτη και σύμφωνα με το τι θέλω να τραβήξω. Αν έρθεις στο studio θα δεις ότι έχω 1000 χάρτες πάνω στους οποίους βγάζω τις διαδρομές μου. Σημειώνω την διαδρομή σύμφωνα με τις ώρες που θέλω να είμαι κάπου, για τις ανάλογες φωτογραφίες - π.χ. πρέπει να είμαι νύχτα κάπου για να τραβήξω ένα συγκεκριμένο κάδρο με αστέρια, ή ηλιοβασίλεμα ή ανατολή, ή κάπου αλλού. Πάντα το πρόγραμμα είναι ευέλικτο βέβαια - αν παράδειγμα βρέχει, θα κάτσω μία μέρα παραπάνω, ή αν δεν έχει κάτι στην περιοχή, θα φύγω νωρίτερα.

CITYRIDER: Τι σχέση έχεις με τα social media;
Λ.Χ.: Τώρα με το Facebook άρχισα να δείχνω



τις φωτογραφίες για τον εαυτό μου, ή θα έπρεπε να μπει κάποιος στο site μου για να τις δει. Μόνο αν ερχόταν κάποιος φίλος στο γραφείο, του έδειχνα τι είχα τραβήξει και το απολάμβανα. Τώρα είναι πιο εύκολο να δείξεις τις φωτογραφίες σου, να μάθει ο κόσμος τι ταξίδια έχεις κάνει, να ενημερωθούν για το που βρίσκεσαι και τι δουλειές κάνεις. Και φυσικά, μπορείς όλα αυτά να τα χρησιμοποιήσεις επαγγελματικά.



CITYRIDER: Τα ταξίδια που κάνεις έχουν οικονομικό χαρακτήρα ή τα κάνεις για τον εαυτό σου;
Λ.Χ.: Κοίταξε, σαν επαγγελματίας έχω δουλέψει πολύ στην ζωή μου, έχω βγάλει και καλά χρήματα τις καλές εποχές, και έχω επιλέξει πλέον να ταξιδεύω όχι για να βγάζω φωτογραφίες που πουλάνε, αλλά να μιλάνε στην καρδιά μου. Αν θέλω να βγάλω χρήματα, μπορώ να πάω στην Μύκονο να τραβήξω πέντε διάσημους με μαγιό ή χωρίς και να κονομήσω. Τώρα αυτό που θέλω να κάνω είναι να πάω στην Αμερική να δω την έκλειψη του Ηλίου - έχω δει 8, θέλω να δω την 9. Το κάνω για μένα - follow your heart άλλωστε είναι το σλόγκαν που ακολουθώ.
Όχι, δεν υπάρχει οικονομικό κίνητρο πλέον. Παλιά είχα φωτογραφίες στο image bank και έβγαζα λεφτά, αλλά πλέον δεν το κάνω - δεν έχει και νόημα πλέον, αφού οι χρεώσεις πάνε με το μέγεθος, και όχι με την ποιότητα και τον χρόνο που έχω σπαταλήσει. Για παράδειγμα, μία φωτογραφία που τράβηξα τελευταία, μου πήρε 7 μήνες για να την τραβήξω, πηγαίνοντας κάθε μήνα 7 ημέρες σε συγκεκριμένο σημείο. Να την πουλήσω για 25 δολάρια; Προτιμώ να την χαρίσω. Επέλεξα να κάνω κάποια πράγματα που αγαπώ πλέον.



CITYRIDER: Ποια η σχέση σου με την αστρονομία;
Λ.Χ.: Όπως ασχολούμαι με διάφορα πράγματα, έτσι και η αστρονομία είναι ένα από τα hobby μου και φροντίζω να βάζω την πινελιά μου και εκεί, στις φωτογραφίες μου. Πήγα να τραβήξω μία βίλα με πισίνα σε ένα νησί, και έκατσα εκεί το βράδυ, έσβησα τα φώτα, έβαλα κεριά στο σπίτι και την πισίνα, και τράβηξα το φαινόμενο Milky way από πάνω και τα αστέρια. Όταν ο ιδιοκτήτης είδε την φωτογραφία, με ρώτησε που είναι αυτό το μέρος!



Δεν το πίστευε ότι είναι το σπίτι του, μιας και - προφανώς - δεν είχε κάτσει ποτέ στην πισίνα με κεριά, με σβηστά όλα τα φώτα, και να βλέπει τον φανταστικό αυτό ουρανό.

CITYRIDER: Στις φωτογραφίες σου, τις περισσότερες φορές βρίσκεσαι μέσα στο κάδρο. Γιατί το κάνεις αυτό;
Λ.Χ.: Σαν φωτογράφος δεν ήμουν ποτέ μακριά από το συμβάν, με έναν τηλεφακό, - παράδειγμα, να τραβάω από μακριά κάποιον που πνίγεται με ένα καγιάκ. Θέλω να είμαι εγώ μέσα στο καγιάκ και να τραβάω παράλληλα την φωτογραφία. Μου αρέσει πολύ αυτό, πιστεύω κιόλας ότι δίνει ζωή στην φωτογραφία που στο τέλος μιλάει από μόνη της.
Σε ότι και αν κάνω, βάζω και την πινελιά μου, έχω μία διαφορετική προσέγγιση.
Όταν πήγα στην Νορβηγία, σταμάτησα στον γυρισμό στην Σουηδία για να τραβήξω μία φωτογραφία που ήθελα. Έφτιαξα την διαδρομή έτσι ώστε να φτάσω εκεί όταν θα βρισκόταν πιο κοντά το φεγγάρι, και παρά τα σύννεφα, τράβηξα μία φωτογραφία που δεν έχει ξαναγίνει εκεί.
Είναι ένα μέρος σαν την Ακρόπολη, ένα μνημείο, στο οποίο όταν πας το πρωί

ή το μεσημέρι, θα δεις 45 πούλμαν με τουρίστες. Εγώ έκατσα μακριά, στο λιμανάκι που έχει, ενώ όταν έπιασε ένα μπουρίνι, όλοι εξαφανίστηκαν. Τότε εγώ πλησίασα, ανέβηκα κοντά με την μηχανή μου, έστησα την σκηνή μου, και όταν έβγαλε ένα υπέροχο ουράνιο τόξο, έβγαλα την φωτογραφία μου. Κατά τις 10 το πρωί που μάζεψα και έφυγα, ήρθαν οι τουρίστες και επανέφεραν το περιβάλλον στην ‘’φυσιολογική” του καθημερινότητα.

CITYRIDER: Γιατί επιλέγεις την μοτοσυκλέτα σου για να ταξιδεύεις για φωτογραφίσεις;
Λ.Χ.: Με την μηχανή έχεις την απόλυτη ελευθερία να πας σε δυσπρόσιτα μέρη και να τραβήξεις όποια φωτογραφία θες χωρίς περιορισμό. Προσεγγίζεις μέρη που δεν θα μπορούσες να πας ούτε με το camper, ούτε με 4x4. Το ταξίδι με κάθε μέσον είναι διαφορετικό, και γενικά, πιστεύω στο μότο ‘’four wheels moves the body, two wheels move the soul”. Τώρα φτιάχνω ένα τρίκυκλο πενηντάρι camper, στο οποίο, ακόμη και η αίσθηση που σου δίνει το τιμόνι μοτοσυκλέτας, και όχι αυτοκινήτου, είναι μοναδική. Με αυτό ας πούμε, σχεδιάζω να πάω στην Μύκονο και στην Σαντορίνη, γιατί







χωράει στα στενά σοκάκια, και να κοιμάμαι εκεί, σε τελείως διαφορετικά μέρη απ' όπου θα κοιμόταν οποιοσδήποτε.

CITYRIDER: Η σχέση σου με την φύση;
Λ.Χ.: Μου αρέσει το outdoor, ποτέ δεν έχω πάει σε ξενοδοχείο με τα πράγματα μου, είμαι παιδί της φύσης, θέλω να πατάω στο χορτάρι μόλις ξυπνήσω, να φτιάχνω το καφεδάκι μου, να απολαμβάνω την ηρεμία μου. Οι προορισμοί μου είναι nature και το απαιτεί και η φωτογράφιση που κάνω. Θα περάσω από μία πόλη, θα κάνω μία βόλτα, αλλά μέχρι εκεί. Είτε είμαι με ποδήλατο, είτε αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα. Θα μπορούσες να με πεις μέχρι και αγοραφοβικό, όπου δω κόσμο, φεύγω!
Ταυτόχρονα βλέπω και τις φωτογραφίες

μου, που έχουν άλλη ποιότητα, αφού δεν είναι παρεμφερείς με άλλες - δεν έχουν κόσμο, και έχουν κάποιο project. Ένας τύπος μόνος του, στην κορυφογραμμή, με ένα μαγικό ηλιοβασίλεμα, είναι τελείως διαφορετικό από κάτι αντίστοιχο τραβηγμένο χωρίς θέρμη.

CITYRIDER: Πως τραβάς φωτογραφίες κατά την οδήγηση; Έχει σχεδιάσει ειδικές κατασκευές;

Λ.Χ.: Έχω κατασκευάσει δικές μου πατέντες πάνω στην μοτοσυκλέτα ώστε να φωτογραφίζομαι κατά την διάρκεια της οδήγησης, αλλά όχι απλά όπως θα έκανε κάποιος με μία σύγχρονη κάμερα



αυτοφωτογράφισης και ένα μπαστούνι. Θέλω οι φωτογραφίες μου να μιλάνε από μόνες τους, να μην χρειάζονται λεζάντες για να εξηγήσουν τι συμβαίνει την δεδομένη στιγμή. Έχουν απλοποιηθεί σίγουρα πολλά πράγματα τα τελευταία χρόνια, όμως σαν φωτογράφος και επαγγελματίας, προσπαθώ να βρίσκω τρόπους να διαφοροποιούμαι. Εδώ που τα λέμε, ένα καλό κινητό, κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες φωτισμού, μπορεί να βγάλει αρκετά καλές φωτογραφίες. Αυτό που μετράει όμως περισσότερο σε όλα αυτά, είναι η ματιά του φωτογράφου. Ένας άνθρωπος που έχει εκπαιδεύσει την ματιά του, μπορεί σε ένα μέρος να βρει διαφορετικά κάδρα από άλλους.

CITYRIDER: Φωτογραφικές στιγμές που θυμάσαι;



Λ.Χ.: Δεν θα ξεχάσω στο νησί του Πάσχα, όπου είχα πάει το 2010, και έκατσα ένα μήνα στο νησί, σε περίοδο βροχών, όπου περίμενα να βγάλω τα πέτρινα αγάλματα Moai, με ένα ουράνιο τόξο. Για να δεις το ουράνιο τόξο πρέπει να έχεις τον ήλιο στην πλάτη και προσανατολισμό στις 40 με 42 μοίρες. Είχα την φωτογραφία στο μυαλό μου και έλεγα πως αν δω βροχή και να ανοίγει ο καιρός, θα πάω να τραβήξω. Κάποια στιγμή είδα ένα άνοιγμα στον καιρό και σκέφτηκα ότι μπορεί να βγει το ουράνιο τόξο, και όντως, κατευθύνθηκα προς τα εκεί, σε ένα δρόμο γεμάτο λακκούβες, με ένα scooter που είχα νοικιάσει. Φτάνοντας στο σημείο, συνάντησα δύο πούλμαν με τουρίστες που φωτογράφιζαν το ουράνιο τόξο, μακριά από τα αγάλματα. Τρέχω και φωτογραφίζω τα αγάλματα με το ουράνιο τόξο να τα κυκλώνει - δεν το είχε σκεφτεί κανείς να πάει 100 μέτρα πιο κει να βγάλει τέτοια φωτογραφία. Όταν με είδαν και κατάλαβαν τι κάνω, κινήθηκαν προς το μέρος μου, αλλά το ουράνιο τόξο άρχισε να φθίνει.

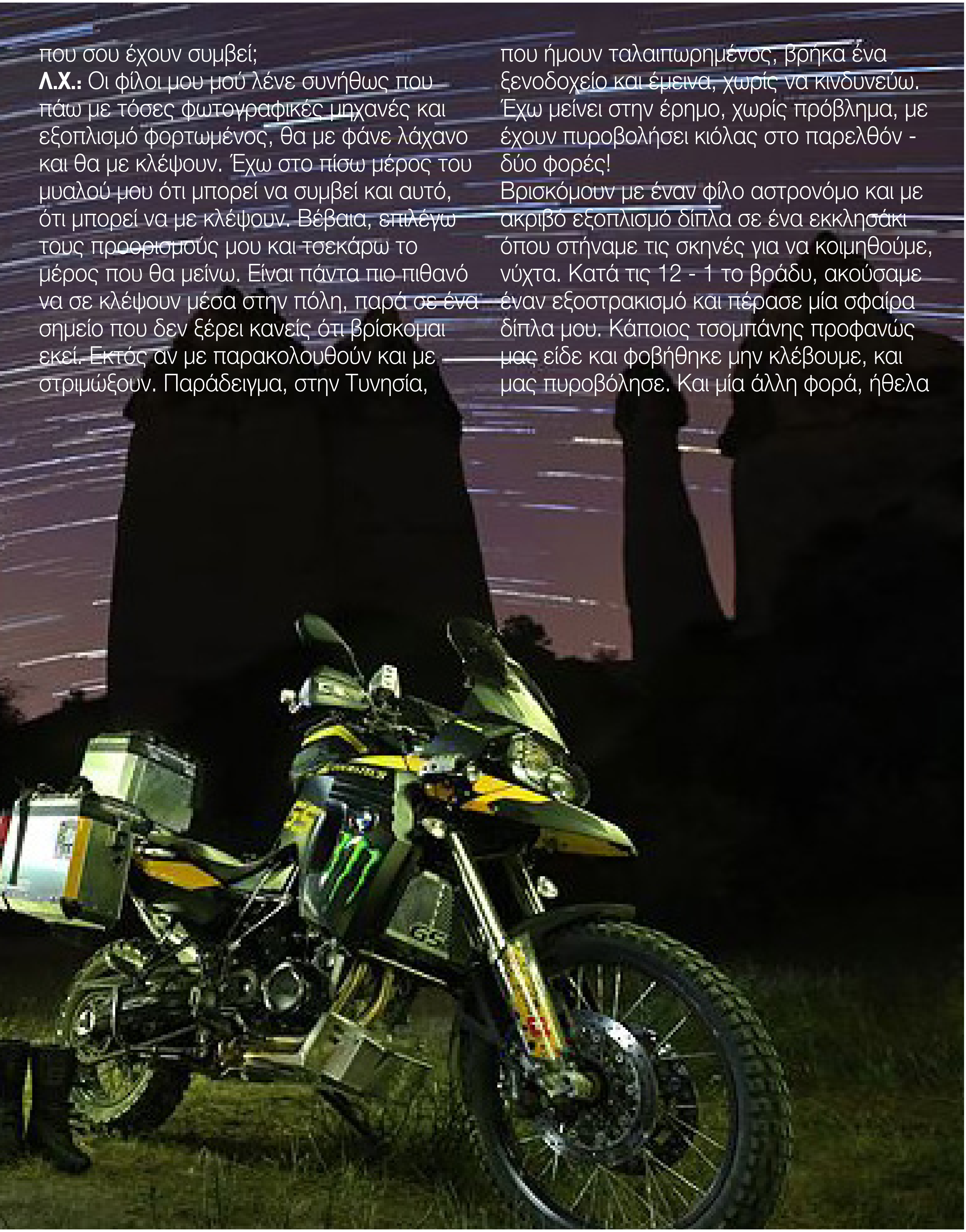
CITYRIDER: Δύσκολα ή περίεργα περιστατικά



που σου έχουν συμβεί;

Λ.Χ.: Οι φίλοι μου μού λένε συνήθως που πάω με τόσες φωτογραφικές μηχανές και εξοπλισμό φορτωμένος, θα με φάνε λάχανο και θα με κλέψουν. Έχω στο πίσω μέρος του μυαλού μου ότι μπορεί να συμβεί και αυτό, ότι μπορεί να με κλέψουν. Βέβαια, επιλέγω τους προορισμούς μου και τσεκάρω το μέρος που θα μείνω. Είναι πάντα πιο πιθανό να σε κλέψουν μέσα στην πόλη, παρά σε ένα σημείο που δεν ξέρει κανείς ότι βρίσκομαι εκεί. Εκτός αν με παρακολουθούν και με στριμώξουν. Παράδειγμα, στην Τυνησία, που ήμουν ταλαιπωρημένος, βρήκα ένα ξενοδοχείο και έμεινα, χωρίς να κινδυνεύω. Έχω μείνει στην έρημο, χωρίς πρόβλημα, με έχουν πυροβολήσει κιόλας στο παρελθόν - δύο φορές!

Βρισκόμουν με έναν φίλο αστρονόμο και με ακριβό εξοπλισμό δίπλα σε ένα εκκλησάκι όπου στήναμε τις σκηνές για να κοιμηθούμε, νύχτα. Κατά τις 12 - 1 το βράδυ, ακούσαμε έναν εξοστρακισμό και πέρασε μία σφαίρα δίπλα μου. Κάποιος τσομπάνης προφανώς μας είδε και φοβήθηκε μην κλέβουμε, και μας πυροβόλησε. Και μία άλλη φορά, ήθελα



www.loukashapsis.gr/
www.facebook.com/loukas.hapsis.photography/



να πάω σε μία παραλία στην Λήμνο να φωτογραφίσω με την μηχανή, και μου έβγαλε ένας όπλο και μου είπε ''μην περάσεις, θα στην ανάψω''.

CITYRIDER: Δεν φοβάσαι;

Λ.Χ.: Αν είναι να τύχει κάτι στραβό, θα τύχει ακόμη και στο σπίτι σου - περισσότερες πιθανότητες να το πάθεις εκεί. Σε ξένα μέρη, όταν είσαι μόνος και τουρίστας, συνήθως σε προσεγγίζουν για βοήθεια και παρέα. Στην Τυνησία για παράδειγμα, μπήκα σε ένα μέρος που είχε άμμο και έπεσα, και δεν μπορούσα να βγω. Με είχε δει ένας τύπος με ένα μοτοποδήλατο, και ήρθε, με σήκωσε, με βοήθησε, και έφυγα μετά από 20 λεπτά. Μόνος μου δεν θα τα κατάφερνα ποτέ. Φύλακας άγγελος!

Με το μυαλό μου στην φωτογραφία, συνεχίζω να ταξιδεύω σκεπτόμενος θετικά και να σχεδιάζω το επόμενο ταξίδι μου στον κόσμο, με στόχο να τραβήξω το επόμενο διαφορετικό ''κλικ''!

Σ.Σ. Ο Λουκάς Χαψής είναι επαγγελματίας φωτογράφος από το 1993. Από το 1995 ασχολείται με την αστρονομία και έχει φωτογραφήσει 8 ολικές εκλείψεις σε διάφορα σημεία της Γης. Εκτός από τα όμορφα ταξίδια του με την μοτοσυκλέτα και τις εκπληκτικές φωτογραφίες, πρόσφατα ολοκλήρωσε ένα διαφορετικό project ταξιδεύοντας στην Πελοπόννησο μέσω των εγκαταλελειμμένων γραμμών του τρένου, με ειδικά διασκευασμένο ποδήλατο! Έχει πραγματοποιήσει εκθέσεις στο Πλανητάριο με θέμα την αστρολογία και τα μνημεία, και συνεχίζει να είναι ένας μοναχικός ταξιδιώτης που ακολουθεί τα όνειρα του. Περισσότερα για τα ταξίδια του στο άμεσο μέλλον.


FOR TODAY'S
ORIGINALS.
BARBOUR
INTERNATIONAL
TRIUMPH

Suzuki Credit: V-Strom από 145 τον μήνα!





Τέσσερις προτάσεις που τραβάνε την προσοχή

Τέσσερις δελεαστικούς τρόπους μας προτείνει η ελληνική αντιπροσωπεία της Suzuki, για να κάνουμε δικό μας ένα νέο V-Strom, έναν για κάθε ένα από τα τέσσερα μοντέλα/εκδόσεις της σειράς.

Ξεκινώντας από τη στάνταρ έκδοση στα 650 κ.εκ., με 145 ευρώ το μήνα μπορείτε να κάνετε δικό σας το ιαπωνικό πολυ-εργαλείο και να επωφεληθείτε από όλα τα νέα στοιχεία που φέρνει μαζί της η νέα γενιά της δημοφιλούς adventure μοτοσυκλέτας. Πάμε να γνωρίσουμε πιο αναλυτικά τα χρηματοδοτικά προγράμματα που μας προτείνει η Suzuki.

Suzuki V-Strom 650

Λιανική Τιμή: 8.895 ευρώ
Προκαταβολή (%): 20%
Ποσό προκαταβολής (ευρώ): 1.779
Χρηματοδοτούμενο κεφάλαιο (ευρώ): 7.116
Επιτόκιο (%): 7,9% + 0,6%
Διάρκεια αποπληρωμής: 60 μήνες
Μηνιαία δόση (ευρώ): 145 ευρώ

Το V-Strom 650 δεν χρειάζεται ιδιαίτερες συστάσεις. Στην τελευταία του μάλιστα γενιά παρουσιάζεται πιο ολοκληρωμένο από ποτέ. Η σύγχρονη σχεδίασή του αποτίει φόρο τιμής στο εμβληματικό DR Big με το χαρακτηριστικό ράμφος να κοσμεί πλέον όλη την οικογένεια V-Strom. Ο πολιτισμένος και απόλυτα γραμμικός σε λειτουργία κινητήρας παρέχει αρκετή δύναμη για να να κινηθείτε με ταχύτητα και ασφάλεια όπου και αν βρεθείτε και η οικονομική του λειτουργία συνεχίζει να αποτελεί έναν ακόμη από τα ισχυρά του σημεία και στην τελευταία Euro 4 εκδοχή του. Είτε μόνοι σας είτε δικάβαλοι το V-Strom θα σας προσφέρει την άνεση που χρειάζεστε για να ταξιδέψετε χωρίς στάση τουλάχιστον μέχρι να αδειάσει το ρεζερβουάρ.



Suzuki V-Strom 650 XT

Λιανική Τιμή: 9.295 ευρώ
Προκαταβολή (%): 20%
Ποσό προκαταβολής (ευρώ): 1.859
Χρηματοδοτούμενο κεφάλαιο (ευρώ): 7.436
Επιτόκιο (%): 7,9% + 0,6%
Διάρκεια αποπληρωμής: 60
Μηνιαία δόση (ευρώ): 152,56

Στο ίδιο μήκος κύματος με το στάνταρ V-Strom 650, όσον αφορά στην προσφερόμενη χρηστικότητα και άνεση, κινείται και η έκδοση XT η οποία παρέχει ακόμη μεγαλύτερη ελευθερία κίνησης στον αναβάτη της. Η μεγαλύτερη διαφορά σε σχέση με το απλό V-Strom εντοπίζεται στους χρωματισμούς και φυσικά στους ακτινωτούς τροχούς. Οι τελευταίοι δίνουν την ευκαιρία στο V-Strom να κινηθεί με μεγαλύτερη ελευθερία στο χώμα αφού είναι περισσότερο ελαστικοί έναντι των χυτών αλουμινένιων και για αυτό το λόγο προσφέρουν μεγαλύτερη άνεση στις εκτός δρόμου αναζητήσεις σας. Πέρα από τους ακτινωτούς τροχούς στον βασικό εξοπλισμό της έκδοσης XT ανήκουν τόσο οι προστατευτικές χούφτες στο τιμόνι όσο και η προστατευτική ποδιά του κινητήρα που ολοκληρώνουν ακόμη περισσότερο τον περιπετειώδη χαρακτήρα της ιαπωνικής adventure μοτοσυκλέτας.





Suzuki V-Strom 1000

Λιανική Τιμή: 13.295 ευρώ
Προκαταβολή (%): 20%
Ποσό προκαταβολής (ευρώ): 2.659
Χρηματοδοτούμενο κεφάλαιο (ευρώ): 10.636
Επιτόκιο (%): 7,9% + 0,6%
Διάρκεια αποπληρωμής: 60
Μηνιαία δόση (ευρώ): 218,21 ευρώ

Το 1000άρι V-Strom, είναι μια μοτοσυκλέτα έτοιμη για τουρισμό υψηλών απαιτήσεων εντός και εκτός συνόρων! Με παρόμοιες διαστάσεις με το 650, στο 1000 το πρώτο πράγμα που θα τραβήξει την προσοχή του αναβάτη είναι η έξτρα ροπή και δύναμη του μεγαλύτερου σε κυβισμό κινητήρα, ο οποίος είναι εξίσου ήσυχος και πολιτισμένος με τον μικρότερο αδερφό του. Μεγάλη διαφορά έχουν και στο εμπρός μέρος της μοτοσυκλέτας με το ανεστραμμένο και πλήρως ρυθμιζόμενο πιρούνι να κάνει αμέσως αισθητή την παρουσία του χάρη στην ποιοτική λειτουργία που το χαρακτηρίζει. Σε αντίστοιχα υψηλά επίπεδα κινείται και η δύναμη από τα φρένα η οποία συνδυάζεται με και καλή αίσθηση δημιουργώντας ένα πακέτο που δεν θα αφήσει κανένα ασυγκίνητο.

Suzuki V-Strom 1000 XT

Όπως και στα 650 έτσι και στα 1000 η διαφορά μεταξύ της στάνταρ έκδοσης και της έκδοσης XT εντοπίζεται στον έξτρα εξοπλισμό που του δίνει έναν άλλο ακόμη πιο περιπετειώδη αέρα. Οι ακτινωτοί τροχοί είναι φυσικά η διαφορά μεταξύ των δύο εκδόσεων, με την προστατευτική ποδιά για τον κινητήρα, τις χούφτες του τιμονιού, το ABS αλλά και το Traction Control (σύστημα ελέγχου πρόσφυσης του πίσω τροχού) να αποτελούν μέρος του πλούσιου στάνταρ εξοπλισμού και στις δύο μοτοσυκλέτες. Το XT πέρα από πιο εντυπωσιακό, θα κινηθεί πιο άνετα στο χώμα και σε κακοτράχαλες επιφάνειες, με την στάνταρ έκδοση να έχει προβάδισμα στην άσφαλτο χάρη στη μεγαλύτερη ακρίβεια και υψηλότερη ακαμψία που προσφέρουν οι χυτοί τροχοί αλουμινίου.

Λιανική Τιμή: 13.795 ευρώ
Προκαταβολή (%): 20%
Ποσό προκαταβολής (ευρώ): 2.759
Χρηματοδοτούμενο κεφάλαιο (ευρώ): 11.036
Επιτόκιο (%): 7,9% + 0,6%
Διάρκεια αποπληρωμής: 60
Μηνιαία δόση: 226,42 ευρώ


SUZUKI


SWM
Speedy Working Motorcycles
MY GARAGE MY PASSION
RS 650R - 6.490€
SM 650R - 6.790€
ON-OFF
RS 500 - 6.290€
RS 300 - 5.980€
ENDURO COMPETITION
Silver Vase 440 - 5.390€
Gran Milano 440S - 5.890€
Classic
Delta
MOTORCYCLES
Αθήνα
Πλαταιών 4-6, Γκάζι
Τηλ.: 210 2756706,
SWM


Παναγιωτόπουλος Α.Ε.
Μέλος του Δικτύου
Επίσημων Εμπόρων
Μοτοσικλετών
BMW Hellas AE
BMW
The Ultimate
Riding Machine
Η νέα G 310 R . Η πρώτη BMW roadster κάτω από 500 cc !
Ένας κύλινδρος, χαμηλό βάρος, δυναμικές επιδόσεις – η BMW G 310 R διαθέτει όλα τα σημαντικά, τίποτα περιττό. Η δυναμική, εκφραστική σχεδίαση αποκαλύπτει άμεσα το ζωηρό, ισχυρό χαρακτήρα της και την κάνει να ξεχωρίζει στην κατηγορία της. Μάθε περισσότερα στο panagiotopoulos.bmw-motorrad.gr
MAKE LIFE A RIDE.
Α. Παναγιωτόπουλος ΑΕ
Κανάρη 9, Γέρακας, 15344
τηλ.: 210-6046940, email: info@bmw-panagiotopoulos.gr
facebook.com/bmw.panagiotopoulos
instagram.com/bmw.panagiotopoulos
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
3asy Ride
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Η BMW Motorrad συνιστά
ADVANTEC
ORIGINAL BMW ENGINE OIL

Honda CB 190X Tourism



Παρουσιάστηκε στην Κίνα το νέο μικρό Adventure

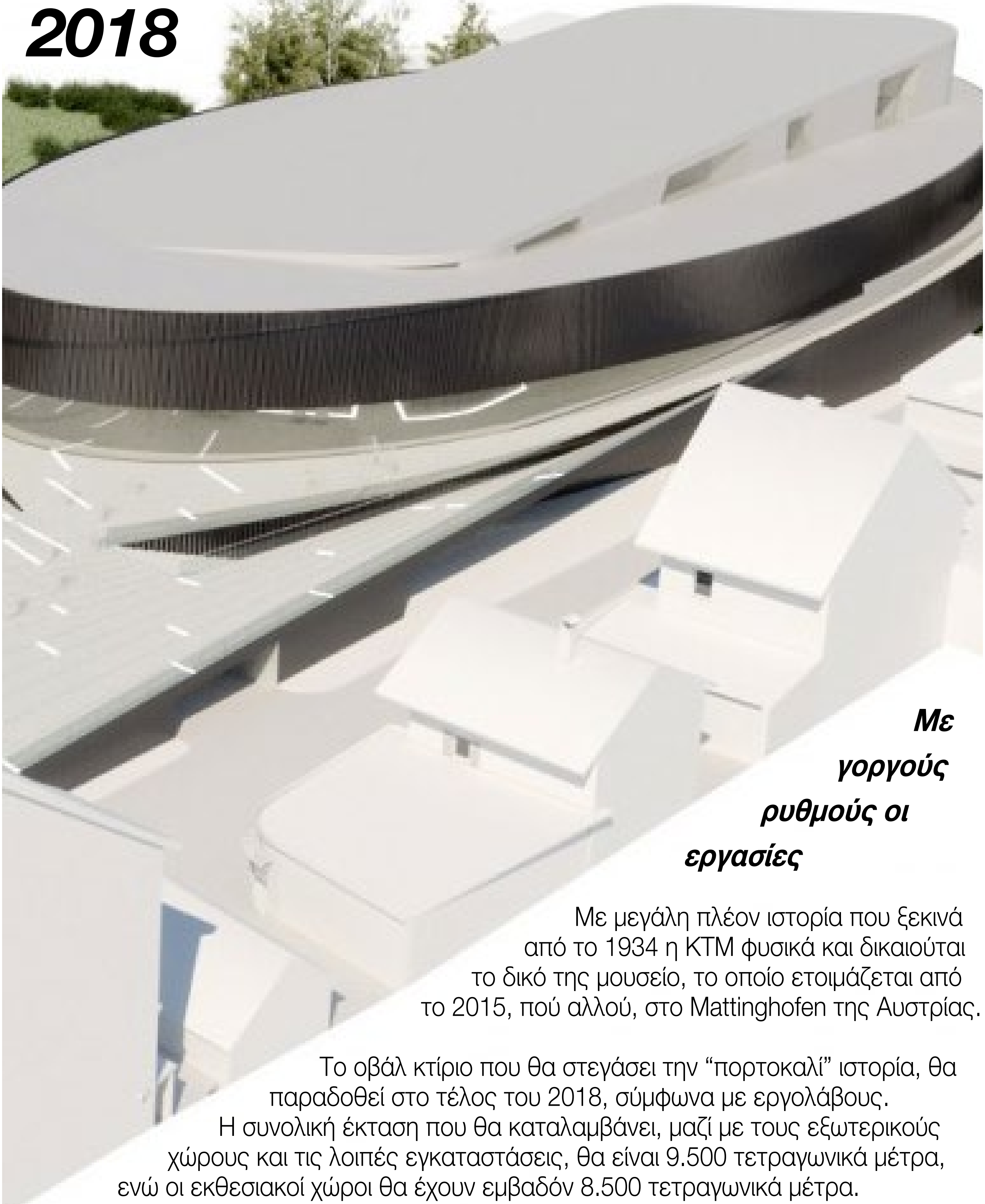
Η κοινοπραξία Wuayang – Honda παρουσίασε στην Κίνα ένα μικρού κυβισμού μοντέλο με look adventure με το όνομα CB 190X Tourism, με εντυπωσιακή σχεδίαση για τον κυβισμό και τα χαρακτηριστικά της. Ο μικρός κινητήρας των 184 κ.εκ. είναι αερόψυκτος και αποδίδει 15,8 ίππους, τα περιφερειακά είναι συμβατικά και η τιμή για την κινέζικη αγορά, στην οποία και απευθύνεται αναμένεται χαμηλή. Ως έχει πάντως στην Ευρώπη δεν έρχεται, τουλάχιστον προς το παρόν γιατί θα πρέπει να εξοπλιστεί με ABS και να συμμορφωθεί και με τις υπόλοιπες Euro 4 προδιαγραφές -κάτι που θα ανέβαζε σημαντικά και το κόστος.

Συνεργασία Triumph – Bajaj

Μια κίνηση αμοιβαίου “οφέλους”

Την συνεργασία τους σε παγκόσμιο επίπεδο ανακοίνωσαν οι Triumph και Bajaj. Η συμφωνία μεταξυ της βρετανικής εταιρίας και του ινδικού γίγαντα αφορά στην αμοιβαία εκμετάλλευση των ισχυρών χαρακτηριστικών των δύο εταιριών.
Έτσι η Triumph αποκτά πρόσβαση στις τεράστιες γραμμές παραγωγής με το φθηνό λειτουργικό κόστος, καθώς και άνοιγμα σε αγορές που δεν είχε παρουσία. Από τη μεριά της η Bajaj, θα έχει ένα συνεργάτη με βαρύ όνομα στην ευρωπαϊκή αγορά.
Ακόμη δεν έχει ξεκαθαριστεί αν από τη συγκεκριμένη συνεργασία θα προκύψουν μοτοσικλέτες με το σήμα της Triumph που θα παράγονται στα εργοστάσια της Bajaj.
Να θυμίσουμε ότι μέχρι στιγμής, BMW και KTM έχουν προχωρήσει σε ανάλογες κινήσεις -η πρώτη με την TVS και η δεύτερη επίσης με την Bajaj-, με μοντέλα μικρού κυβισμού τα οποία λανσάρονται στην ευρωπαϊκή αγορά και όχι μόνο.

KTM: Έτοιμο το μουσείο το 2018



Με γοργούς ρυθμούς οι εργασίες

Με μεγάλη πλέον ιστορία που ξεκινά από το 1934 η KTM φυσικά και δικαιούται το δικό της μουσείο, το οποίο ετοιμάζεται από το 2015, πού αλλού, στο Mattinghofen της Αυστρίας.

Το οβάλ κτίριο που θα στεγάσει την “πορτοκαλί” ιστορία, θα παραδοθεί στο τέλος του 2018, σύμφωνα με εργολάβους. Η συνολική έκταση που θα καταλαμβάνει, μαζί με τους εξωτερικούς χώρους και τις λοιπές εγκαταστάσεις, θα είναι 9.500 τετραγωνικά μέτρα, ενώ οι εκθεσιακοί χώροι θα έχουν εμβαδόν 8.500 τετραγωνικά μέτρα.

Suzuki – “Ευρωπαϊκό” GSX 155 R;

Ετοιμάζεται νέα έκδοση με ABS στην Ινδία

Όπως μας ενημερώνει η ιστοσελίδα rushlane.com, πολύ σύντομα πρόκειται να παραχθεί μια έκδοση του Gixxer 155 SF, που κυκλοφορεί εδώ και καιρό στην Ινδία, με ABS. Η μοτοσυκλέτα, πέραν της προσθήκης του ABS και νέων χρωμάτων / γραφικών, δεν θα διαφέρει από την υπάρχουσα έκδοση, οπότε αναμένεται απόδοση της τάξεως των 14,8 ίππων από τον αερόψυκτο, διβάλβιδο, μονοκύλινδρο κινητήρα των 154,9 κ.εκ.

Η ύπαρξη συστήματος ψεκασμού στη τροφοδοσία ωστόσο και σίγουρα και το ABS, σημαίνει ότι είναι πολύ πιθανό να δούμε την μοτοσυκλέτα και επί ευρωπαϊκού εδάφους, με την ονομασία GSX 150 R, ως το μικρότερο μοντέλο της σειρά των GSX-R. Λέτε;





Αν τολμάνε, ας τον ξαναπειράξουν!

Ο Phil Mick, μαθητής της έκτης τάξης, αντιμετώπιζε σοβαρά προβλήματα εκφοβισμού από κάποιους “νταήδες” στο σχολείο του, οι οποίοι τα τελευταία δύο χρόνια του έκαναν τη ζωή πατίνι, επειδή ήταν υπέρβαρος.

Ο Phil δεν είχε πει σε κανέναν τίποτα αλλά η κόλαση στην οποία ζούσε αποκαλύφθηκε όταν μια μέρα γύρισε σπίτι με εμφανή σημάδια ξυλοδαρμού. Η μητέρα του αναζήτησε βοήθεια η οποία βρέθηκε στο πρόσωπο ενός γνωστού της, πωλητή και μηχανικού μοτοσυκλετών.

Ο εν λόγω κύριος μάζεψε 50 φίλους του μοτοσυκλετιστές, οι οποίοι και τον συνόδευσαν τον Phil στο σχολείο, την πρώτη ημέρα της σχολικής χρονιάς.
Φυσικά δεν στοχοποιήθηκε κανένας συμμαθητής του Phil από την “συμμορία” αν και οι 50 μοτοσυκλετιστές κατέστησαν σαφές σε όλους ότι ο Phil είναι προστατευόμενος τους, ενώ εξέφρασαν την πλήρη αντίθεση τους στις πρακτικές του σχολικού εκφοβισμού.

Μην ακούτε το Thunderstruck των AC/DC όταν οδηγείτε!

Ψυχολόγος αναλύει την επίδραση της μουσικής στην οδήγηση

Ακούγοντας ροκιές όταν οδηγάτε, αυξάνει την πιθανότητα ατυχήματος. Αυτό υποστηρίζει η ψυχολόγος και αναβάτρια Sharon Ledger, βάσει περάματος που πραγματοποίησε.

Οι εθελοντές που έλαβαν μέρος στο πείραμα κλήθηκαν να εκτελέσουν διάφορες απλές εργασίες υπό τους ήχους μουσικής. Στην μια περίπτωση έπαιζε το γνωστό τραγούδι των AC/DC, "Thunderstruck" και στην άλλη ένα κονσέρτο του Mozart.

Το αποτέλεσμα ήταν οι άνδρες να είναι πιο αργοί στις αντιδράσεις τους και να κάνουν περισσότερα λάθη όταν άκουγαν το "Thunderstruck", σε σχέση με το κομμάτι της κλασικής μουσικής. Οι γυναίκες από την άλλη, δεν επηρεάστηκαν, παρουσιάζοντας σταθερή επίδοση και στις δύο περιπτώσεις (σ.σ. Despacito δεν δοκίμασε πάντως...).

Όπως εξηγεί η Ledger, ο ενθουσιασμός που προκαλεί το "Thunderstruck", αυξάνει τα επίπεδα αδρεναλίνης και στέλνει περισσότερο αίμα στο μυϊκό σύστημα. Αυτό μειώνει την... τροφοδοσία του εγκεφάλου και συντελεί στην αργότερη ανάλυση αλλά και αντίδραση σε μια κατάσταση. Η αδρεναλίνη παράλληλα, κάνει τους οδηγούς πιο επιθετικούς και μειώνει την αυτοσυγκράτηση.
Οπότε με λίγα λόγια… αν είναι να ακούτε μουσική οδηγώντας μοτοσυκλέτα, επιλέξτε κάτι πιο light. Αν, πάνω στην τρέλα σας σάς την δώσει να ροκάρετε, σταματήστε σε ένα parking και να χτυπηθείτε ελεύθερα!



Euromotors EM250-SC Nevada
250άρι με sidecar σε τιμή έκπληξη!

Αν υπάρχει μια εταιρεία με πολυετή εξιδείκευση στις μοτοσυκλέτες με sidecar στην Ελλάδα, αυτή είναι η Euromotors (www.euromotors.gr)! Η αντιπρόσωπος της θρυλικής URAL στην Ελλάδα δημιούργησε μια νέα σειρά μοτοσυκλετών μικρού κυβισμού (125 & 250 κ.εκ.) με πλαϊνό καλάθι ελληνικής σχεδίασης και ευρωπαϊκή έγκριση Τύπου.

Από τα συνολικά επτά μοντέλα, ξεχωρίζει το EM250-SC Nevada, στα 4.890 ευρώ. Ο δικύλινδρος 250άρης κινητήρας του Nevada -αντίστοιχης σχεδίασης με του πρώτου Honda Rebel- αποδίδει 20 ίππους, το side car φέρει πλήρη φωτισμό ασφάλειας (φώτα πορείας, στοπ, φλας), υπάρχει χειρόφρενο, τα λάστιχα είναι tubeless, οι ζάντες αλουμινίου, το πορτμπαγκάζ κλειδώνει για μεγαλύτερη ασφάλεια, υπάρχουν παρμπρίζ σε μοτοσικλέτα και καλάθι, αλλά και σχάρα και προφυλακτήρας. Εσείς τι λέτε, στους δύο τελικά χωράει τρίτος; Όλα δεχνουν πως ναι!



Kawasaki Versys 650 / Versys-X 300 2018

Με χρωματικές αλλαγές

Οι νέοι χρωματικοί συνδυασμοί είναι οι μοναδικές αλλαγές για τα Versys 650 και Versys-X 300 του 2018.

Συγκεκριμένα το 650, θα είναι διαθέσιμο σε:

-Λευκό - μαύρο (Candy Pearl Blizzard White / Metallic Spark Black)
-Πράσινο – μαύρο (Candy Lime Green / Metallic Spark Black)
-Χακί με μαύρο (Metallic Matte Covert Green / Metallic Spark Black)

Το Versys-X 300, θα διατίθεται σε:

-Πράσινο - γκρι (Candy Lime Green / Metallic Graphite Grey)
-Μαύρο – γκρι (Spark Black / Metallic Graphite Grey)
Σε ότι αφορά στο… ποιόν τους, το 650 έχει δώσει τα διαπιστευτήρια του εδώ και καιρό, πρόκειται για μια πολύ-χρηστική μοτοσυκλέτα, η οποία ιεραρχεί το fun και την απόλαυση της οδήγησης πολύ ψηλά στην λίστα της.

Το Versys-X 300 ως νέο μοντέλο, μας εντυπωσίασε με τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του. Ο σχετικά μικρός κυβισμός δεν θα πρέπει να σας ξεγελά, πρόκειται για ένα ικανότατο μοντέλο ακόμα και για ταξίδια!





Για γνήσια ανταλλακτικά & αναλώσιμα Honda

Η καθετή μονάδα Honda Petsas (motopetsas.com) επενδύει και στον τομέα των γνήσιων ανταλλακτικών και αναλώσιμων της Honda, με στόχο την καλύτερη και άμεση εξυπηρέτηση τόσο του ιδιώτη όσο και του επαγγελματία.
Ήδη λειτουργεί το τμήμα ανταλλακτικών στο όποιο υπάρχει μεγάλο διαθέσιμο στοκ στα ανταλλακτικά και αναλώσιμα υψηλής ζήτησης ώστε η εξυπηρέτηση να είναι άμεση με την εταιρία να αποστέλλει ανταλλακτικά πανελλαδικά.
Για περισσότερες πληροφορίες στο τηλ. 210-9512112 και 210-9582988





“Πλανάροντας” στη Λίμνη Κόμο προς νέο ρεκόρ

Με ένα κατάλληλα μεταποιημένο Suzuki RMZ 450, ο Ιταλός αναβάτης Luca Colombo έθεσε νέο ρεκόρ στην κατηγορία “διάνυση μεγαλύτερης απόστασης με μοτοσυκλέτα σε γλυκό νερό”, στις 30 Ιουνίου.

Το εγχείρημα έλαβε χώρα στη λίμνη Κόμο και πιστοποιήθηκε από τους επόπτες του βιβλίου των ρεκόρ, “Guinness”. Ο Colombo, διένυσε μια απόσταση 5,5 χιλιομέτρων από μια όχθη της λίμνης σε μια άλλη, “πλανάροντας” στο νερό, με μια ταχύτητα της τάξεως των 75 χιλιομέτρων την ώρα (ή αν προτιμάτε 40,5 κόμβοι).
Στο RMZ, είχαν τοποθετηθεί ειδικοί πλωτήρες, καθώς και πίσω ελαστικό με κάθετα πτερύγια για την απαραίτητη… πρόωση, ενώ τόσο ο αναβάτης όσο και η μοτοσυκλέτα, έφεραν αυτόματης ενεργοποίησης φουσκωτά σωσίβια, σε περίπτωση που κάτι στράβωνε…

Η.Π.Α.: 8 εκατομμύρια ανενεργοί μοτοσυκλετιστές!

Μια τεράστια κοιμώμενη αγοραστική δύναμη

Πρόσφατα η Harley – Davidson ανακοίνωσε ότι οι νέες γενιές δεν αγοράζουν πλέον μοτοσυκλέτες στις Η.Π.Α.. Αυτό έρχεται να το υποστηρίξει σε κάποιο βαθμό και σχετικό άρθρο σε αμερικάνικη εφημερίδα, όπου αναφέρει ότι οι κάτοχοι άδειας οδήγησης μοτοσυκλέτας στις Η.Π.Α., που δεν έχουν στην κατοχή τους δίκυκλο, ανέρχονται στα 8 εκατομμύρια! Ένας ασύλληπτος αριθμός, ο οποίος προβληματίζει κατασκευαστές και εισαγωγείς στην αντίπερα όχθη του Ατλαντικού αφού η δυναμική του παραμένει ανεκμετάλλευτη.

Προκειμένου να "ξυπνήσουν" τους "sleepers" ("κοιμώμενους"), μοτοσυκλετιστές όπως τους ονόμασαν, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διερευνήσουν τα αίτια που τους οδήγησαν σε αυτή την δίτροχη αποχή.
Η οικονομική κρίση, η δημιουργία οικογένειας, η καριέρα, η έλλειψη χρόνου είναι μόνο μερικοί από τους παράγοντες που οδήγησαν σε αυτό, σύμφωνα με την εφημερίδα.

Θα καταφέρουν οι κατασκευαστές να τους "ξυπνήσουν" από αυτό τον λήθαργο; Με εξαίρεση την οικονομική κρίση, συμβαίνει άραγε κάτι παρόμοιο και στην Ευρώπη;



Ταξινομήσεις δικύκλων 2017, Top 30 εξαμήνου

Τα scooter μπροστά με διαφορά

Τα scooter είναι εκείνα που κυριαρχούν στις ταξινομήσεις δικύκλων, για τους πρώτους έξι μήνες του 2017.
Στην πρώτη θέση βλέπουμε το best seller SYM Symphony ST 200i, το οποίο αποτελεί παράλληλα και το μοναδικό δίκυκλο που έχει ξεπεράσει τις 1.000 ταξινομήσεις. Στη 2η θέση το πάντα αγαπημένο του ελληνικού κοινού Beverly 300 με 713 ταξινομήσεις και στην 3η θέση ένα ακόμη μοντέλο του Piaggio Group που έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη του κοινού, το Medley 150.
Αναλυτικά, ο πίνακας των ταξινομήσεων για τα πρώτα 30 μοντέλα της ελληνικής αγοράς έχουν ως εξής:



	Εταιρεία	Μοντέλο	Ταξινομήσεις
1	SYM	Symphony ST 200i	1.009
2	Piaggio	Beverly 300	713
3	Piaggio	Medley 150	617
4	SYM	Symphony SR 125	471
5	Piaggio	Beverly Sport Touring	335
6	SYM	Citycom 300i	301
7	Honda	SH 150	262
8	Yamaha	X-MAX 300	254
9	Honda	Vision 110	251
10	Honda	SH 300	248
11	Daytona	Sprinter 125	248
12	Yamaha	Crypton X 135	209
13	Daytona	DY125RS	208
14	SYM	Symphony ST 125	207
15	Piaggio	Liberty 125	203
16	Honda	Mode SH 125	182
17	Yamaha	MT-09 Tracer	168
18	SYM	GTS300i EVO	159
19	Vespa	GTS 300	139
20	SYM	CRUISYM 300i	129
21	Honda	Supra-X Helmin 125	128
22	SYM	Magic 125 SR	128
23	Daytona	DY125A	125
24	Honda	Wave 110 i (AFS110CSF)	118
25	Yamaha	NMAX155	117
26	Honda	PCX 125	115
27	SYM	Symphony SR 150	110
28	Piaggio	Medley 125	109
29	Yamaha	Crypton 110	108
30	SYM	Fiddle-II 125	97


THAT'S WHAT WE CALL MOTORCYCLE FASHION!
MACNA
VOSGES
NIGHT EYE
299.95
night eye
TH NYXTA
THN HMERA
VOSGES
299.95
BLACK
BLUE
IMPACT PRO
319.95
BLACK
HABITAT
199.95
BLACK
RED
Αθήνα: Καλλιρόης 43 - 45 - 210 92 22 349 | Θεσσαλονίκη: Κ. Καραμανλή 145 - 2310 946 800 - Factory Shop Σίνδος - 2310 795 052
www.motomarket-shop.gr | www.moomarket.gr
MOTO MARKET® motorcycle accessories


BMW Motorrad
Η ΖΩΗ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΕΥΘΕΙΑ.
ΑΠΟΛΑΥΣΕ ΤΗΝ.
MAKE LIFE A RIDE.
Η νέα G 310 R είναι μια πραγματική BMW. Η υψηλή ποιότητα, η εξαιρετική λειτουργικότητα και η καινοτομία εξασφαλίζουν τη μέγιστη οδηγική σου απόλαυση. Με ABS, Upside Down μπροστινό σύστημα ανάρτησης και ακτινική εμπρός δαγκάνα φρένου, η ασφάλειά σου απογειώνεται. Με την G 310 R θέλεις απλά να οδηγήσεις.
Μάθε περισσότερα στο bmw-motorrad.gr
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου
3asy Ride
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
Η BMW Motorrad συνιστά
ADVANTEC
ORIGINAL BMW ENGINE OIL

ΚΥΨΕΛΗ

Βρίσκεται μόλις δύο περίπου χιλιόμετρα από την Ομόνοια και κάποτε το να έχεις διαμέρισμα -ή ακόμα καλύτερα - ρετιρέ σε μια από τις πολυκατοικίες της Κυψέλης ήταν όνειρο για την αστική τάξη. Στις δεκαετίες του ‘50 και του ‘60 η Κυψέλη γνώρισε τη μεγαλύτερη άνθισή της σαν περιοχή, για να περάσει στη λήθη όταν άρχισε η εσωτερική “μετανάστευση” στην Αθήνα καθώς πολλοί απέφευγαν την εν λόγω περιοχή, λόγω “νέφους” και κίνησης, και προτιμούσαν να εγκατασταθούν στα πιο ήσυχα -και in- προάστια. Σήμερα η Κυψέλη προσπαθεί να βρει κομμάτι από την πρότερη ζωή της, ενώ τα κτήριά της θα μαρτυρούν πάντα το ιστορικό παρελθόν της.

Κείμενο- Φωτογραφίες:
Βασίλης Κωστάκος


Address
SUZUKI
ECSTAR





Πολυκατοικίες άρχισαν να ξεφυτρώνουν στην Κυψέλη στη δεκαετία του '50 και έγιναν must για την αστική τάξη της εποχής. Όλοι έχουμε δει τη γνωστή ταινία "Θα σε κάνω βασίλισσα" με το Θανάση Βέγγο που τελικά άφησαν την παλιά μονοκατοικία για να εγκατασταθούν σε ρετιρέ της Κυψέλης. Οι πολυκατοικίες της περιοχής έχουν ένα ενιαίο τετραγωνισμένο μοτίβο θα μπορούσε να πει κανείς, επηρεασμένες από το ρεύμα Μπάουχαους και (λιγότερο) Αρ Ντεκό της εποχής.


AIM 9843
ZYT 3051
ZHH 6591



Τα διώροφα νεοκλασικά στριμώχνονται ανάμεσα στις πολυκατοικίες και καταφέρνουν μάλιστα να επιζούν, σε αντίθεση με άλλες περιοχές. Είναι πραγματικά στολίδια που θυμίζουν άλλες εποχές, με τις γειτονιές που έχουν χαθεί ανεπιστρεπτί.








Amigos.
ENUFF!
39
Address







Αν τυχόν βρεθείτε ποτέ στα μέσα Αυγούστου στην Αθήνα, κάντε μια βόλτα στην Κυψέλη, όπου η απουσία των κατοίκων της αυτή την περίοδο βοηθά στον επισκέπτη να έχει μια καλύτερη εικόνα.





Ο (pocket size) ΘΡΥΛΟΣ

Μετά από 50 χρόνια παραγωγής η Honda ανακοίνωσε ότι φέτος είναι η τελευταία χρονιά όπου το διάσημο Z50 θα είναι διαθέσιμο στο αγοραστικό κοινό. Και γι αυτό δημιούργησε μια επετειακή έκδοση που βέβαια εξαντλήθηκε εν ριπή οφθαλμού καθώς δεν είναι μόνο ότι πρόκειται για ένα συλλεκτικό μοντέλο αλλά οι φανατικοί οπαδοί του λιλιπούτιου δίτροχου είναι χιλιάδες ανά τον κόσμο. Έτσι η Honda ανακοίνωσε και μια δεύτερη ειδική έκδοση, που πολύ πιθανόν να εξαντληθεί και αυτή τάχιστα. Είπαμε ότι λάτρεις του Z50 είναι πάρα πολλοί. Άλλωστε αυτό μαρτυρούν και τα 50 χρόνια παραγωγής του αλλά και τα δεκάδες μοντέλα που κυκλοφόρησαν σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα.







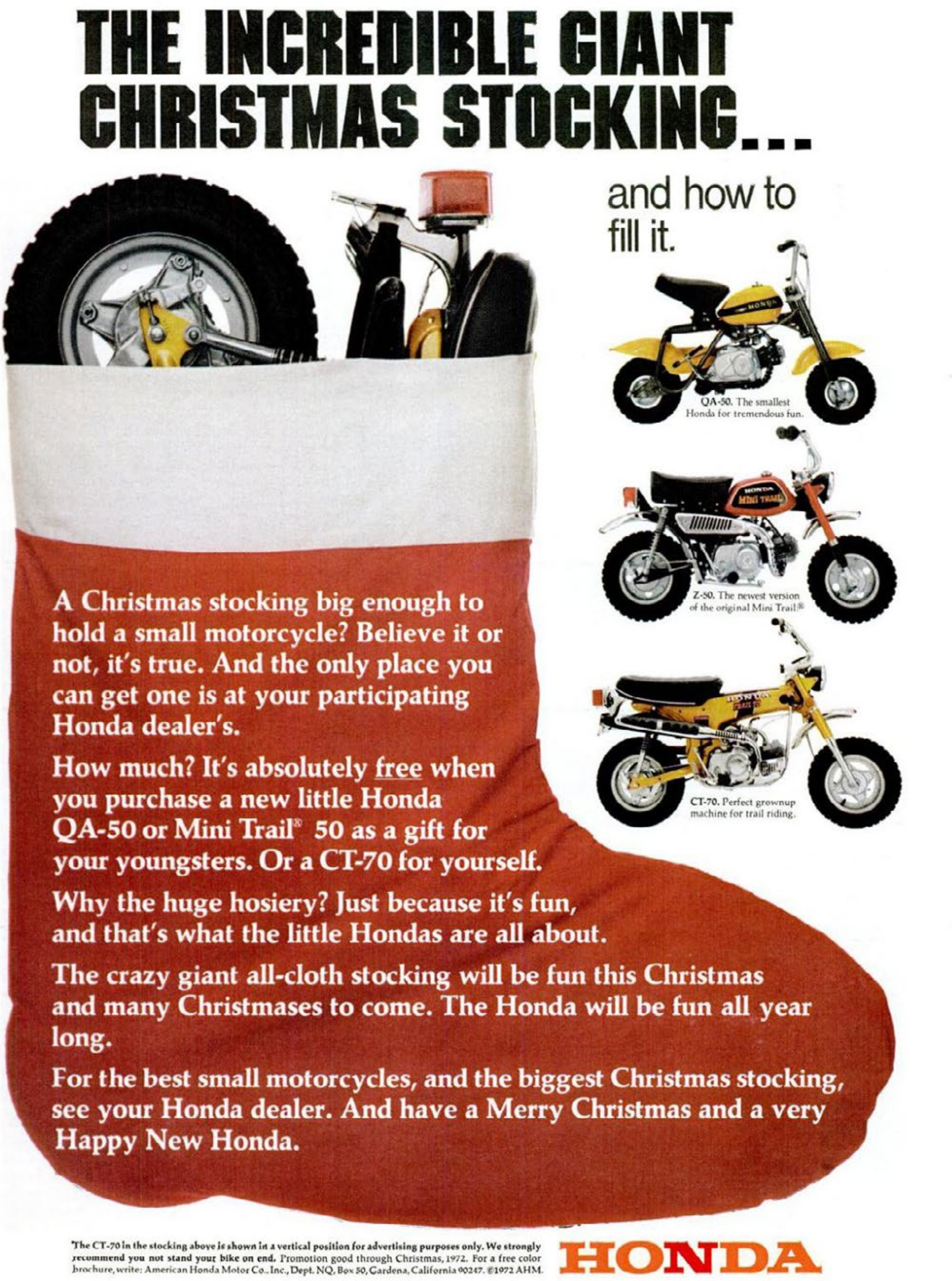




Κείμενο:
Βασίλης Κωστάκος

Η ιστορία του Ζ50 ξεκινά κατά τύχη θα λέγαμε στις αρχές της δεκαετίας του ‘60, και χωρίς κανείς να φανταστεί κανείς τη εντυπωσιακή του πορεία, καθώς η Honda δεν σχεδίασε για παραγωγή το Ζ50 αλλά κατασκεύασε μια μικρή και εύκολη μοτοσυκλέτα για τις ανάγκες του Tama Tech, ενός πάρκου που ήθελε ένα δίτροχο για motocross που θα μπορούσε να καβαληθεί από όλες τις ηλικίες. Μετά την μεγάλη απήχηση που είχε αυτή η προσπάθεια η Honda αποφασίζει να το βγάλει στην παραγωγή και έτσι κυκλοφορεί στην Ιαπωνική αγορά σαν Ζ100. Η πρώτη αυτή έκδοση είχε αερόψυκτο τετράχρονο μονοκύλινδρο κινητήρα -με τον κύλινδρο οριζόντια τοποθετημένο, έναν εκκεντροφόρο και 2 βαλβίδες, χωρητικότητα 49 κυβικών εκατοστών και από δοση 4,3PS / 8500 σ.α.λ. Είχε μανιβέλα για εκκίνηση του κινητήρα, φυγοκεντρικό συμπλέκτη και κιβώτιο 3 ταχυτήτων. Σε αυτή την “πτοτόγονη” έκδοση δεν υπήρχαν αναρτήσεις και οι τροχοί ήταν 4 ιντσών. Το 1967 κυκλοφορεί και εκτός Ιαπωνίας με μικρο-αλλαγές και με κωδική ονομασία Ζ50. Στα επόμενα χρόνια το Ζ50 έγινε τόσο δημοφιλή που η Honda παρουσίασε αρκετές παραλλαγές του, αλλά πάντα πάνω στην ίδια βάση. Το Ζ50 απέκτησε αναρτήσεις, μεγαλύτερους τροχούς (8 ιντσών) και μία ακόμα ταχύτητα στο κιβώτιο. Στην Ελλάδα έγινε γνωστό σαν Ζετάκι αλλά παγκοσμίως του δόθηκε το παρατσούκλι “Monkey” ή “Gorilla” από τον τρόπο με τον οποίο καθόταν ο αναβάτης πάνω σε αυτό το λιλιπούτιο δίτροχο.




THE INCREDIBLE GIANT CHRISTMAS STOCKING...
and how to fill it.
QA-50. The smallest Honda for tremendous fun.
Z-50. The newest version of the original Mini Trail®
CT-70. Perfect grownup machine for trail riding.
A Christmas stocking big enough to hold a small motorcycle? Believe it or not, it's true. And the only place you can get one is at your participating Honda dealer's.
How much? It's absolutely free when you purchase a new little Honda QA-50 or Mini Trail® 50 as a gift for your youngsters. Or a CT-70 for yourself.
Why the huge hosiery? Just because it's fun, and that's what the little Hondas are all about.
The crazy giant all-cloth stocking will be fun this Christmas and many Christmases to come. The Honda will be fun all year long.
For the best small motorcycles, and the biggest Christmas stocking, see your Honda dealer. And have a Merry Christmas and a very Happy New Honda.
The CT-70 in the stocking above is shown in a vertical position for advertising purposes only. We strongly recommend you not stand your bike on end. Promotion good through Christmas, 1972. For a free color brochure, write: American Honda Motor Co., Inc., Dept. NQ, Box 50, Gardena, California 90247. ©1972 AHM.
HONDA


Weekend fisherman
©1970 American Honda Motor Co., Inc.
Honda has a little catch.
It's the Honda Mini Trail 50™. Fold down the handlebars, fold up the foot pegs, put it in the trunk of your car and hit the road. Wherever the road ends, Mini Trail country begins.
The little Mini Trail is strictly an off-the-road machine. It's the perfect way to reach those back streams that have been too far away until now. Holds plenty of gas — up to 115 miles on one tank. A fully automatic clutch makes it a cinch for anyone in the family to ride. The knobby tires can handle almost any kind of terrain. And the USDA-approved spark arrestor/muffler is both safe and quiet.
The cost of the Mini Trail 50 matches its size — very small. And you can be sure that it's dependable, because it's a Honda. Take a test ride at your nearby Honda dealer. You'll be hooked. From mighty to mini, Honda has it all
The Honda Mini Trail 50. Honda has it all.
HONDA
Always ride safely. Wear a helmet and observe all rules of the road. For a free color brochure write: American Honda Motor Co., Inc., Dept. ZA, Box 50, Gardena, Calif. 90247.





(pocket size) CUSTOM

Εάν όταν κατασκευάστηκε το πρώτο Ζ για τις ανάγκες του πάρκου Tama Tech υπήρχε μία πιθανότητα κάποιος να φανταστεί ότι η δημοτικότητα και η διαχρονικότητα του Z50 θα μπορούσε να συναγωνιστεί το C50 και τη Vespa, σίγουρα δεν θα είχε τόσο μεγάλη φαντασία για να σκεφτεί ότι το μικρό δίτροχο θα είχε τόσες custom παραλλαγές όσο και μια Harley! Ίσως αποτελεί πεδίο ψυχολογικής μελέτης η μανία customizing με το Z50, σημασία πάντως έχει ότι η λιτή κατασκευή αποτέλεσε πηγή έμπνευσης για πολλά ανήσυχα μυαλά που βρήκαν μια ενδιαφέρουσα βάση για να ξεδιπλώσουν την όποια φαντασία τους. Έτσι δημιουργήθηκαν εκατοντάδες αξιόλογα custom Z50 ανά τον κόσμο, από μια απλή μετατροπή στην εμφάνιση έως πλήρως “τουμπάνιασμα” με ανάποδα πιρούνια κα ψαλίδια.







ΧΩΜΑ ΚΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑ

Από τις αρχές τις δεκαετίες, από όταν ξεκίνησε η ιστορία του Z50, μέχρι σήμερα το μικρό δίτροχο ήταν πάντα συνυφασμένο με την έννοια της διασκέδασης και της εύκολης μετακίνησης. Ειδικά στις ΗΠΑ το Z50 ήταν το σχολείο των πιτσιρικάδων για εκτός δρόμου οδήγηση, ενώ πάντα διαφημιζόταν η μεγάλη πρακτικότητά του. Υπήρχε και διαφήμιση που έδειχνε ότι χωρούσε μέχρι και σε πορτμπαγκάζ- σε αμερικάνικο αυτοκίνητο φυσικά.


NORDCAP
FIGHT AIR
SUMMER JACKET
€ 118.00
NORDCAP FIGHT AIR SUMMER JACKET
OPTIONAL
NORDCAP INSIDER
θερμική επένδυση που φοριέται και μόνη της
ως αυτόνομο jacket ή με μπουφάν, επεκτείνοντας έτσι
τη διάρκεια χρήσης τους
CERTIFIED
CE
NORDCAP
BACK PROTECT LEVEL -2
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
• Μεγάλα πάνελ από πλέγμα υψηλής αντοχής.
• CE EN 1621-1 προστασίες σε ώμους και αγκώνες
• Αφαιρούμενη αντιανεμική μεμβράνη
• Προστασία πλάτης.
• Ανακλαστικά ένθετα.
ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ
• Προστασία πλάτης CE EN 1621-2 (Level 2)
• Αφαιρούμενη θερμική επένδυση "Insider"
Αθήνα: Καλλιρόης 43 - 45 - 210 92 22 349 | Θεσσαλονίκη: Κ. Καραμανλή 145 - 2310 946 800 - Factory Shop Σίνδος - 2310 795 052
www.motomarket-shop.gr | www.motomarket.gr
MOTO MARKET®
motorcycle accessories

Διακοπές με scooter 4 ever!

Τα scooters είναι ένα αγαπημένο μέσο για να μετακινούμαστε καθημερινά αλλά είναι εξίσου ιδανικά για να μας πάνε διακοπές. Ιδού εννέα επιλογές που θα καλύψουν κάθε τύπο αναβάτη που θέλει να κάνει τις διακοπές του πιο χαλαρές και ευχάριστες από ποτέ.

Γιατί scooter στις διακοπές

Τα scooters έχουν κάποια πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τα οποία τα έχουν κάνει ιδιαίτερα αγαπητά στην μεγαλύτερη μερίδα του δίτροχου κοινού με τα χαρίσματά τους να έχουν κερδίσει την αναγνώριση ακόμη και των σκληροπυρηνικών μοτοσυκλετιστών. Η αυτόματη μετάδοση τους προσφέρει απίστευτη φιλικότητα ακόμη και στους πιο αρχάριους , οι αποθηκευτικοί τους χώροι δεν περνούν απαρατήρητοι από κανένα και οι συνήθως ευρύχωρες σέλες τους, ακόμη και στα μικρότερα μοντέλα είναι καλοδεχούμενες από όλους. Προσθέστε σε αυτά την προστασία από αέρα και νερό που κυμαίνεται από καλή έως και εξαιρετική και έχετε μπροστά σας έναν ιδανικό συνδυασμό χαρακτηριστικών για καθημερινή μετακίνηση. Αυτός ο ίδιος συνδυασμός είναι που τα κάνει ιδανικά και για τις διακοπές σας με τα δεκάδες μοντέλα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην αγορά να δίνουν λύση στις ανάγκες κάθε αναβάτη.



Τα εννιά scooters που ακολουθούν αποτελούν ιδανικές επιλογές για διακοπές στην Ελλάδα, αναλόγως βέβαια και με το πού πηγαίνετε αλλά και τι τύπος αναβάτη είστε. Τα GT αυτού του αφιερώματος είναι για εκείνους που τα θέλουν όλα, τα 300άρια scooters με τροχούς 16 ιντσών είναι για εκείνους που δίνουν έμφαση στις επιδόσεις και τη συμπεριφορά, ενώ τα μικρά για τους αναβάτες που δίνουν έμφαση στην ευελιξία και το ακόμη χαμηλότερο κόστος απόκτησης και χρήσης. Οι μόνες ουσιαστικές παράμετροι που θέσαμε ήταν η ανώτατη τιμή να μείνει κοντά στα 5.500 ευρώ και ο κυβισμός να μην ξεπεράσει τα 350 κ.εκ. καθώς θεωρούμε ότι αυτά τα κυβικά είναι αρκετά για να γυρίσει κανείς ακόμη και ολόκληρη την Ελλάδα. Όσον αφορά τις ταξιδιωτικές τους δυνατότητες απλά να πούμε ότι όλα τους μπορούν να δεχτούν σχάρα και μαλακά σαμάρια και να φορτωθούν σχεδόν σαν γαϊδούρια, ενώ λύση για επιπλέον προστασία του αναβάτη υπάρχει φυσικά και για τα μικρότερα. Καλές διακοπές και καλή ανάγνωση.

KYMCO Downtown 350i ABS

Τιμή: 5.091,21 ευρώ

Το ποιοτικό Downtown 350i ABS είναι ένα σημαντικά καλύτερο scooter από το μοντέλο που αντικατέστησε και αυτό λέει πολλά για την προσπάθεια της KYMCO καθώς και το προηγούμενο ήταν ένα ιδιαίτερα ολοκληρωμένο GT. Ο ισχυρός κινητήρας δίνει φτερά στο Downtown το οποίο θα κινηθεί με άνεση τόσο στο κέντρο της πόλης όσο και στον αυτοκινητόδρομο. Δύο σχετικά μεγαλόσωμοι αναβάτες μπορούν να...ξεχαστούν στη σέλα του για ώρες ή τουλάχιστον μέχρι ο οικονομικός κινητήρας αδειάσει το ρεζερβουάρ. Η συμπεριφορά του χαρακτηρίζεται από ανάλαφρη αίσθηση και σωστή κατανομή βάρους, με τα ισχυρά φρένα και τη σωστή λειτουργία του ABS να συγκαταλέγονται στα πολλά θετικά χαρακτηριστικά του.

Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Υγρόψυκτος, 4χρονος, 4βάλβιδος,
Κυβισμός (κ.εκ.):	321
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	23,63/7.500
Βάρος (κιλά): 179,	κενό
Ύψος σέλας (χλστ.):	770
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	12,5





Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Υγρόψυκτος, 4χρονος, 4βάλβιδος,
Κυβισμός (κ.εκ.):	-
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	-
Βάρος (κιλά): 179,	-
Ύψος σέλας (χλστ.):	-
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	-

SYM Cruisym 300ι F4 ABS

Τιμή: 4.895 ευρώ

Η νέα πρόταση της SYM αποτελεί ένα GT scooter με πραγματικά ολοκληρωμένο χαρακτήρα. Οι αναρτήσεις του Cruisym συγκαταλέγονται στα highlights του μοντέλου της SYM με τη συμπεριφορά τους να απελευθερώνει τον αναβάτη αφήνοντάς τον να κινηθεί με γρήγορο ρυθμό και στον επαρχιακό δρόμο. Όπως και τα τα άλλα δύο GT αυτού του συγκριτικού, το Cruisym θα διατηρήσει με άνεση ταχύτητες αυτοκινητόδρομου και με δύο άτομα στην άνετη σέλα του με την προστασία από τον αέρα να βρίσκεται στον υψηλό μέσο όρο της κατηγορίας. Ο μεγάλος φωτιζόμενος χώρος κάτω από τη σέλα, που ανοίγει και από κουμπί στο τιμόνι, θα φιλοξενήσει με άνεση "ενάμιση" κράνος φροντίζοντας για την ξεγνοιασιά σας.

Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Υγρόψυκτος, 4χρονος, 4βάλβιδος
Κυβισμός (κ.εκ.):	299
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	27,22/
Βάρος (κιλά):	191
Ύψος σέλας (χλστ.):	775
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	13

GT Scooters: Οι Βασιλιάδες της άνεσης





Kawasaki J300 ABS

Τιμή: 5.395 ευρώ

Το πρώτο scooter στην ιστορία της σκληροπυρηνικής ιαπωνικής εταιρίας δεν θα μπορούσε παρά να είναι μια ποιοτική και ολοκληρωμένη πρόταση. Το family look της Kawasaki έχει περάσει και στο J300 δίνοντάς του μια σχεδίαση δυναμική και ξεχωριστή. Η υψηλή ποιότητα κύλισης είναι εκείνο που ξεχωρίζει στην επαφή με το GT της ιαπωνικής εταιρίας με τη δύναμη του μοτέρ και τη σωστή λειτουργία της μετάδοσης να προσφέρουν δυναμικές επιδόσεις στο J300. Οι ψηλόσωμοι δεν θα προβληματιστούν καθόλου με τους προσφερόμενους χώρους, ενώ κάτω από τη σέλα ένα κράνος κλειστού τύπου και ένας χαρτοφύλακας θα χωρέσουν με άνεση. Αν θέλετε να αγοράσετε το πρώτο scooter της ιαπωνικής εταιρίας αυτή είναι η ευκαιρία σας.

300αρια με τροχούς 16 ιντσών: Με έμφαση στις επιδόσεις

Honda SH 300i ABS Top Box /

Τιμή: 5.550 ευρώ

Το SH είναι ένα από τα πλέον χαρακτηριστικά μοντέλα της συγκεκριμένης κατηγορίας, συνδυάζοντας τις καλές επιδόσεις, με την φιλικότητα αλλά και το κύρος των μοντέλων της Honda. Στην τελευταία του μετενσάρκωση εξοπλίστηκε με LED φώτα εμπρός και πίσω, ενώ κάτω από τη σέλα μπορεί να δεχτεί πλέον ένα full face κράνος, με το Top Box να αυξάνει πλέον σημαντικά τις αποθηκευτικές του ικανότητες. Η συμπεριφορά του στο δρόμο αποτελεί ένα από τα μεγάλα ατού του SH που μπορεί να πάρει με άνεση μεγάλες κλίσεις και να ξαφνιάσει πολύ κόσμο στον επαρχιακό. Η σωστή λειτουργία του ABS, το keyless σύστημα για την εκκίνηση και η υψηλή ποιότητα κατασκευής συμπληρώνουν την εικόνα του SH.

Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Υγρόψυκτος, 4χρονος, 4βάλβιδος,
Κυβισμός (κ.εκ.):	279
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	25/8.500
Βάρος (κιλά):	169, πλήρες
Ύψος σέλας (χλστ.):	805
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	9,1



300αρια με τροχούς 16 ιντσώ

KYMCO People GTI 300 ABS

Τιμή: 4.198 ευρώ

Αν ψάχνετε για τις απόλυτες επιδόσεις στα 300 κ.εκ. τότε το People GTI είναι για εσάς. Η μεγάλη ισχύς του σύγχρονου κινητήρα , σε συνδυασμό με το λογικό βάρος καθιστούν το 300άρι People ένα αυτόματο πυραυλάκι εδάφους-εδάφους που θα ενθουσιάσει τον αναβάτη του με τις επιδόσεις που προσφέρει. Η άνετη και γρήγορη μετακίνηση στον αυτοκινητόδρομο, συνοδεύεται από σωστή και προοδευτική συμπεριφορά στις στροφές με τις σχετικά σφιχτές για την κατηγορία αναρτήσεις να προσδίδουν τον απαραίτητη σπορ χροιά στη συμπεριφορά. Ο περιορισμένος χώρος κάτω από τη σέλα είναι ίσως το μόνο αρνητικό σημείο σε ένα κατά τα άλλα εξαιρετικό scooter που συνοδεύεται και από μία πραγματικά value for money τιμή.



Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Υγρόψυκτος, 4χρονος, 4βάλβιδος,
Κυβισμός (κ.εκ.):	298,9
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	28,3/7.500
Βάρος (κιλά):	172, κενό
Ύψος σέλας (χλστ.):	785
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	9



Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Υγρόψυκτος, 4χρονος, 4βάλβιδος,
Κυβισμός (κ.εκ.):	278,3
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	27,5/7.750
Βάρος (κιλά):	180
Ύψος σέλας (χλστ.):	800
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	10

SYM Citycom S 300i ABS

Τιμή: 3.795 ευρώ

Το Citycom S 300i ABS είναι ένα από τα ταχύτερα 300άρια με τον οικονομικό F4 κινητήρα να του δίνει φτερά και τα πολύ καλά σε απόδοση φρένα να προσφέρουν ηρεμία μυαλού όποτε χρειαστούν. Η μεσαίου μεγέθους ζελατίνα που περιλαμβάνεται στον στάνταρ εξοπλισμό του Citycom αποτελεί ένα σαφές ατού στον αυτοκινητόδρομο με τα επίπεδα άνεσης να ενισχύονται από την μεγάλη σε διαστάσεις και σωστά σχεδιασμένη σέλα για αναβάτη και συνεπιβάτη και τις μαλακές αναρτήσεις. Η ευρυχωρία συνεχίζεται και κάτω από τη σέλα όπου μπορείτε να χωρέσετε ένα full face κράνος και κάποια μικροπράγματα. Η συντηρητική σχεδίαση είναι ίσως ο μόνος λόγος που μπορεί να προσπεράσετε το Citycom, η εικόνα του οποίου ολοκληρώνεται από την καλή ποιότητα κατασκευής.

Scooter κάτω από 20

Piaggio Liberty 150 I-GET

Τιμή: 2.470 ευρώ

Η τελευταία γενιά του Liberty είναι ένα καθόλα σύγχρονο scooter που θριαμβεύει στο αστικό κέντρο, ενώ τρέφει παράλληλα μια... ιδιαίτερη αγάπη για νησιά μικρού και μεσαίου μεγέθους. Όσο πρακτικό παρουσιάζεται στην καθημερινή μετακίνηση άλλο τόσο γοητευτικό θα το βρείτε στους στενούς δρόμους ενός νησιού με το σχεδόν αμελητέο βάρος και τον απολύτως επαρκή σε απόδοση μικρό και οικονομικό κινητήρα να προσφέρει γρήγορη κίνηση και στιγμές χαλάρωσης. Το ABS δουλεύει καλά και σε μέτριας ποιότητας δρόμους με το πίσω ταμπούρο να παρουσιάζεται μια ελαφριά αδυναμία, ειδικά με δεύτερο άτομο στη άνετη και σωστά σχεδιασμένη σέλα. Η γοητευτική σχεδίαση και η πολύ καλή ποιότητα κατασκευής συμπεριλαμβάνονται επίσης στα θετικά του Liberty.



Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Αερόψυκτος 4χρονος, 3βάλβιδος
Κυβισμός (κ.εκ.):	155
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	12,87/7.750
Βάρος (κιλά):	116, κενό
Ύψος σέλας (χλστ.):	787
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	6



SYM Symphony ST 200i ABS

Τιμή: 2.345 ευρώ

Το best seller Symphony ST, μόνο τυχαία δεν βρίσκεται σε αυτή τη θέση. Προσεγμένο ποιοτικά, σοβαρό αλλά σύγχρονο σχεδιαστικά και άψογο εργονομικά το Symphony ελκύει αναβάτες κάθε ηλικίας και των δύο φύλλων. Έχει ανάλαφρη αίσθηση, καλά σε απόδοση φρένα και ABS που επεμβαίνει στο εμπρός δισκόφρενο μόνο όταν χρειάζεται. Δισκόφρενο υπάρχει και στον πίσω τροχό κάτι που δημιουργεί ένα πολύ καλό πακέτο συνολικά. Ο οικονομικός κινητήρας προσφέρει καλές επιδόσεις στο δρόμο, ενώ στο χώρο κάτω από τη σέλα θα βολέψετε ένα κράνος κλειστού τύπου, πάρα την ύπαρξη τροχού 16 ιντσών πίσω. Η πολύ καλή εικόνα συμπληρώνεται από τη ιδιαίτερα καλή συμπεριφορά που παρουσιάζει το Symphony σε όλες τις συνθήκες.

Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Αερόψυκτος, 4χρονος, 2βάλβιδος
Κυβισμός (κ.εκ.):	168,9
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	12/7.500
Βάρος (κιλά):	129
Ύψος σέλας (χλστ.):	792
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	7,5



Τεχνικά χαρακτηριστικά	
Κινητήρας:	Υγρόψυκτος, 4χρονος, 4βάλβιδος
Κυβισμός (κ.εκ.):	125
Ισχύς (ίπποι/σ.α.λ.):	8,4/8.500
Βάρος (κιλά):	116, πλήρες
Ύψος σέλας (χλστ.):	765
Ρεζερβουάρ (λίτρα):	5,5

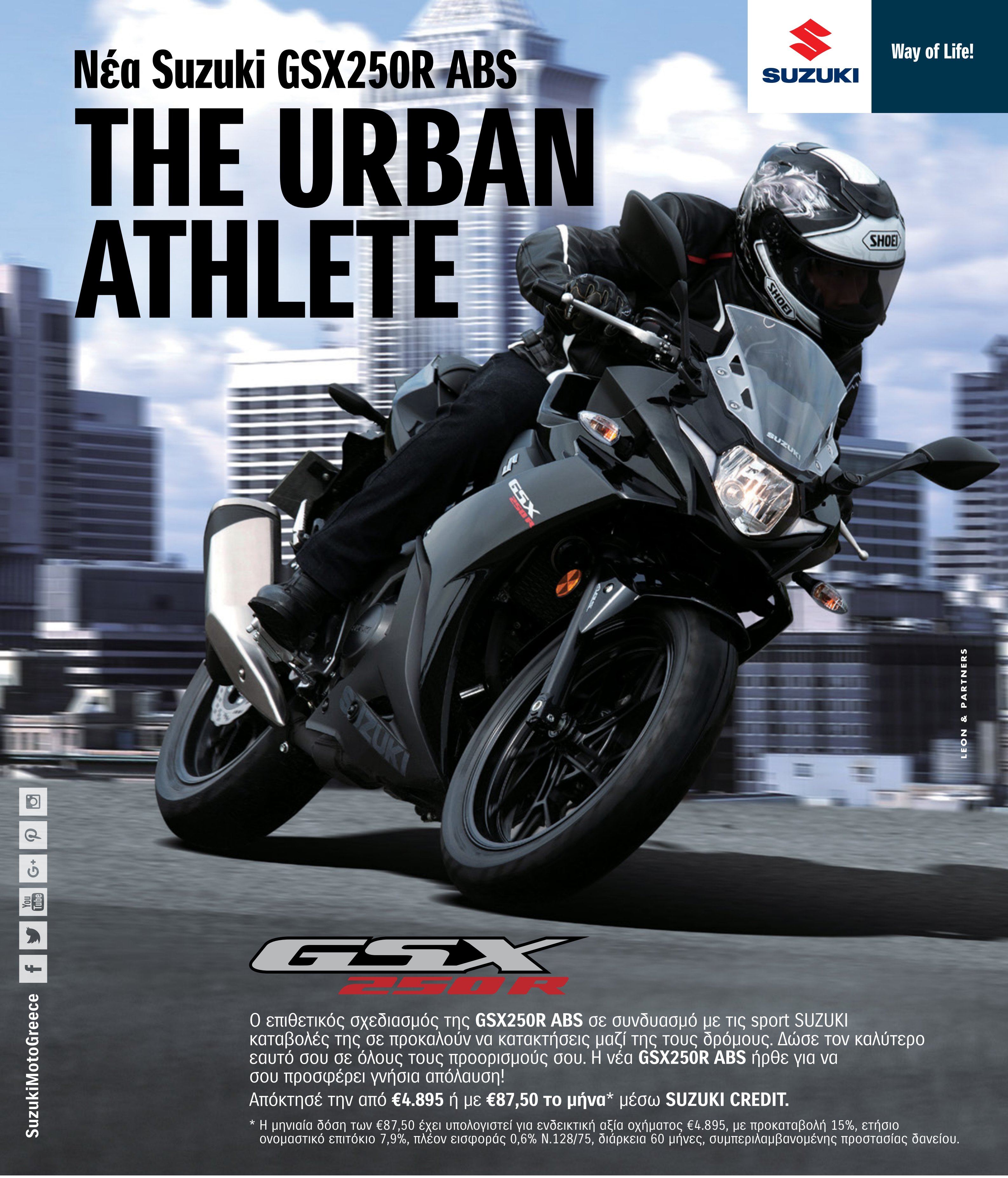
Scooter κάτω από 200 κ.εκ.: Οι Νησιώτες!



Honda SH Mode

Τιμή: 2.790 ευρώ

Το Mode είναι το πιο προσιτό SH και παράλληλα ένα γνήσιο μέλος της δημοφιλούς οικογένειας. Στα 116 κιλά πλήρες υγρών είναι το ελαφρύτερο από όλα αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι υπολείπεται σε τεχνολογία. Ο eSP κινητήρας του φέρει το γνωστό πλέον σύστημα Idle Stop το οποίο σβήνει το κινητήρα στα φανάρια και τον επαναφέρει σε λειτουργία με ένα απλό άνοιγμα του γκαζιού. Η φιλικότητα και η ταχύτητα στην μετακίνηση που χαρακτηρίζει όλα τα μοντέλα της σειρά δίνει φυσικά το “παρών” αφού πάνω στο Mode θα βολευτεί και θα κινηθεί γρήγορα η συντριπτική πλειοψηφία των αναβατών. Τέλος πολύ καλή και προοδευτική απόδοση έχουν και τα φρένα που δεν θα τρομάξουν κανένα.


Νέα Suzuki GSX250R ABS
THE URBAN ATHLETE
SUZUKI
Way of Life!
GSX 250R
Ο επιθετικός σχεδιασμός της GSX250R ABS σε συνδυασμό με τις sport SUZUKI καταβολές της σε προκαλούν να κατακτήσεις μαζί της τους δρόμους. Δώσε τον καλύτερο εαυτό σου σε όλους τους προορισμούς σου. Η νέα GSX250R ABS ήρθε για να σου προσφέρει γνήσια απόλαυση!
Απόκτησέ την από €4.895 ή με €87,50 το μήνα* μέσω SUZUKI CREDIT.
* Η μηνιαία δόση των €87,50 έχει υπολογιστεί για ενδεικτική αξία οχήματος €4.895, με προκαταβολή 15%, ετήσιο ονομαστικό επιτόκιο 7,9%, πλέον εισφοράς 0,6% Ν.128/75, διάρκεια 60 μήνες, συμπεριλαμβανομένης προστασίας δανείου.
SuzukiMotoGreece
LEON & PARTNERS

NEW KID IN TOWN

Μικρό, ευέλικτο και πρακτικό. Το SYM Jet14 125 έρχεται να προστεθεί στα scooter του ενός όγδοου του λίτρου ως η ιδανική λύση για την μετακίνηση μέσα στην πόλη. Που πλέον έχει και πιστοποίηση Euro4.

Κείμενο – Φωτογραφίες:
Βασίλης Κωστάκος


GIVI
SYM



ΕΝΑ SCOOTER ΔΥΟ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Στην Intermot η SYM παρουσίασε ένα νέο scooter, που φυσικά καθώς επρόκειτο να κυκλοφορήσει το ‘17 πληρούσε τις προδιαγραφές Euro4. Το Jet14 έρχεται να προστεθεί στην ήδη μεγάλη γκάμα στα 125 της ταϊβανέζικης φίρμας, δίπλα στα επίσης euro4, Fiddle-III, Mio, και Symphony. Το SYM Jet14 θα διατίθεται σε δύο εκδόσεις, μία με αερόψυκτο κινητήρα και μία με αερόψυκτο κινητήρα. Η διαφορά πέρα από την ψύξη είναι ότι η πρώτη έκδοση θα έχει και ταμπούρο αντί για δισκόφρενο πίσω (και αντίστοιχα χαμηλότερη τιμή). Η έκδοση LC (liquid cooled) αποδίδει 11,5 ίππους στις 8.000 σ.α.λ., με μέγιστη φθάνει τα 10,73 Nm στις 6.500 σ.α.λ. Ο κινητήρας είναι τετράχρονος μονοκύλινδρος με χωρητικότητα σχεδόν 125 κυβικά και με 2 βαλβίδες στην κεφαλή. Φυσικά υπάρχει ο αυτόματος φυγοκεντρικός συμπλέκτης και το αντίστοιχο CVT κιβώτιο με τον ιμάντα. Το 14 δίπλα στο Jet φανερώνει τη διάμετρο των τροχών σε ίντσες, μια επιλογή για μεγαλύτερη ευελιξία μέσα στην πόλη. Στον εμπρός τροχό υπάρχει δίσκος 260 χιλιοστών με floating δαγκάνα δύο εμβόλων, ενώ πίσω υπάρχει δίσκος 240 χιλιοστών με δαγκάνα δύο αντικριστών εμβόλων. Και λόγω νομοθεσίας πλέον υπάρχει CBS (συνδυασμένα φρένα). Το Jet14 διαθέτει τηλεσκοπικό πιρούνι και πίσω ακολουθεί την κλασσική και οικονομική λύση των δύο αμορτισέρ (που διαθέτουν ρύθμιση προφόρτισης). Κάτω από τη σέλα υπάρχει ο γνωστός αποθηκευτικός χώρος που χωρά ένα fullface κράνος ενώ δίπλα ακριβώς υπάρχει και ένας διακόπτης που αποτρέπει την εκκίνηση του κινητήρα, και λειτουργεί σαν επιπρόσθετο αντικλεπτικό. Στην ποδιά

Την πολύ καλή δουλειά στον κινητήρα πάντως δείχνει και η απουσία μηχανικών θορύβων σε όλη την γκάμα των στροφών



υπάρχει ένας αναδιπλούμενος γάντζος, καθώς και ένα μικρό ντουλαπάκι για διάφορα μικροαντικείμενα, για να μην χρειάζεται να σηκώσεις τη σέλα, που πρέπει να σημειώσουμε ότι ανοίγει με 2 τρόπους. Από τον κεντρικό διακόπτη αλλά και από το διακόπτη των φώτων (εκεί που σε άλλα δίτροχα υπάρχει το σινιάλο) με ηλεκτρομηχανικό σύστημα ώστε να μην χρειάζεται να σβήσεις τον κινητήρα από τον διακόπτη.

ΜΙΚΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗ ΑΝΕΣΗ

Βλέποντας το Jet 14 δεν θα μπορούσες να το κατατάξεις στα σύγχρονα μεγάλα ευρωπαϊκού σχεδιασμού scooter. Χωρίς να φτάνει τις υπερβολές των αρχικών ιαπωνικών μοντέλων, το SYM θα έλεγε ότι είναι ένα μικροσκοπικό scooter. Κάτι οι μαζεμένες διαστάσεις του- παρ΄ ότι έχει 14άρηδες τροχούς, κάτι η ζελατίνα που φτάνει μέχρι το ύψος του τιμονιού, σε κάνουν να αναρωτιέσαι εάν θα μπορεί να οδηγηθεί από έναν ψηλόσωμο αναβάτη. Έτσι η πρώτη επαφή με το νέο 125άρι από αντίστοιχους αναβάτες (ο υπογράφων ξεπερνά τα 188 εκατοστά) είναι και μια έκπληξη καθώς οι σχεδιαστές της SYM έχουν κάνει εξαιρετική δουλειά στη διαχείριση του χώρου. Η επίπεδη πλατφόρμα έχει αρκετό χώρο για τα πόδια και τα γόνατα δεν θα ακουμπήσουν παρά



Το 90% της ζωής του το μικρό SYM θα μέσα στην πόλη, και έτσι οι μηχανικοί τη προσανατολιστήκαν σ’ αυτό



το περάσει
ης εταιρίας





μόνο στο κλειδί! και στο κλασικό γάντζο, αλλά έχει γίνει πρόβλεψη για αυτό το πρόβλημα και έτσι το κλειδί μπορεί να “διπλωθεί” ενώ ο γάντζος με μια περιστροφή να εξαφανιστεί μέσα στη ποδιά. Έτσι ο αναβάτης δεν έχει κάτι που να τον εμποδίζει, το Jet 14 δεν θυσιάζει τις συμπαγείς διαστάσεις του. Η σέλα είναι ιδανική προς το σχήμα αλλά και στο μέγεθος, δηλαδή προσφέρει την απαραίτητη άνεση χωρίς να είναι υπερβολικά φαρδιά ή μαλακή. Το μικρό τιμόνι είναι χαμηλά και κοντά στον αναβάτη, αλλά αυτό δεν ενοχλεί καθόλου, καθώς έτσι και αλλιώς βάρος και διαστάσεις είναι μικρές. Ικανοποιητικός είναι και χώρος για το συνεπιβάτη, με τα αναδιπλούμενα αλουμινένια μασπιέ και τη μικρή αεροτομή εν είδος χειρολαβής και με αρκετά ευρύχωρη σέλα.

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Το 90% της ζωής του το μικρό SYM θα το περάσει μέσα στην πόλη, και έτσι οι μηχανικοί της εταιρίας προσανατολιστήκαν σ’ αυτό. Έτσι πέρα από τις συμπαγείς διαστάσεις, ο κινητήρας, ή καλύτερα η απόδοση του κινητήρα είναι μελετημένη γι’ αυτή τη χρήση. Δηλαδή γραμμική χωρίς ξεσπάσματα, και ενδυνάμωση των χαμηλών μεσαίων ταχυτήτων σε βάρος της τελικής. Το Jet14 έχει καλές επιταχύνσεις και αρκετά καλές ρεπρίζ εξαιτίας και του χαμηλού βάρους (καθώς απουσιάζει και ο εντυπωσιακός όγκος). Το κοντέρ θα δείξει σχετικά εύκολα τα 80χλμ/ ώρα, ταχύτητα υπεραρκετή για αστική χρήση. Από εκεί και μετά χρειάζεται ο αναβάτης να επιμείνει μέχρι τα 100, και μόνο όταν οι συνθήκες είναι ευνοϊκές -βλέπε παρατεταμένη κατηφόρα-θα δεις το δείκτη του κοντέρ να φτάνει μέχρι τα 115. Πάντως δεν γνωρίζουμε ακριβώς πως οι ταϊβανέζοι μηχανικοί πέτυχαν οι επιδόσεις του Jet14 να μην επηρεάζονται από το βάρος του συνεπιβάτη, καθώς το 125άρι επιταχύνει σχεδόν με τον ίδιο ρυθμό, ανεξάρτητα εάν βρίσκεται ένα ή δύο άτομα στη σέλα. Την πολύ καλή δουλειά στον κινητήρα πάντως δείχνει και η απουσία μηχανικών θορύβων σε όλη την γκάμα των στροφών, και έτσι το μόνο που ακούει ο αναβάτης από την υγρόψυκτη μονάδα είναι ένα ελαφρύ σφύριγμα από τη μετάδοση και τον ήχο από

Οι σχεδιαστές της SYM έχουν κάνει εξαιρετική δουλειά στη διαχείριση του χώρου. Η επίπεδη πλατφόρμα έχει αρκετό χώρο για τα πόδια και τα γόνατα δεν θα ακουμπήσουν



την εξάτμιση. Οι μικρές διαστάσεις όπως είναι αναμενόμενο -μαζί με το μικρό βάρος και το χαμηλό κέντρο βάρους- βοηθάνε να ελίσσεσαι μέσα στην πόλη, ενώ σε αυτό συντελούν και οι 14άρηδες τροχοί, που είναι ένα κλικ πιο ευέλικτοι από τους κλασικούς πλέον 15 ιντσών. Δυστυχώς το ύψος των καθρεπτών δεν βοηθάει στις σφήνες καθώς φλερτάρουν συχνά με τους καθρέπτες των τετράτροχων. Η άνεση που προσφέρει το Jet14 είναι αρκετά καλή, ενώ παρά τις σφικτές αναρτήσεις και το μικρό μεταξόνιο θα καταφέρνει καλά ενάντια στον εφιάλτη των scooter, τις λακκούβες.

EURO 4, ΣΥΝ ΚΑΙ ΠΛΗΝ

Όταν θεσπίζεις αυστηρά όρια ρύπων σίγουρα βοηθάς το περιβάλλον -αν και δεν μπορούμε να φανταστούμε τη σχέση έχει ένα scooter 125 κυβικών εκατοστών με ένα αυτοκίνητο 4.000 κυβικών και βάρος 2 τόνων. Αυτό όμως δεν βοηθά πολλούς κινητήρες στα δίτροχα, ειδικά στους μικρούς κυβισμούς, που μια πιο ελεύθερη τροφοδοσία και εξάτμιση θα τους έδινε λίγο περισσότερο νεύρο. Βέβαια οι προδιαγραφές βοηθούν στην μικρότερη κατανάλωση, αλλά το Jet14 πληρώνει το τίμημα της χαμηλής τελικής -και της γεμάτης





μπάντας στροφών- με μια κατανάλωση που περιτριγυρίζει τα 3 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα, που όμως είναι χαμηλή για κάποιον που θα θελήσει να ξοδέψει 2.495 ευρώ και να αφήσει το αυτοκίνητο στο γκαράζ, κερδίζοντας σε χρόνο, χρήμα και διάθεση. Οι προδιαγραφές Euro4 απαιτούν και τη ύπαρξη ABS, αλλά για κυβισμούς πάνω από τα 125 κ. εκ., έτσι το μικρό SYM έχει απλά συνδυασμένα φρένα, δηλαδή με τη μανέτα ενεργοποιούνται και τα δύο φρένα, κάτι πολύ βολικό καθώς το Jet14 “κάθεται” στο δρόμο σε κάθε φρενάρισμα. Έτσι όσοι δεν έχουν εμπειρία και δεν χρησιμοποιούν το εμπρός φρένο δεν θα αντιμετωπίσουν κανένα πρόβλημα με το φρενάρισμα, καθώς δεν έχουν παρά να βάλουν μεγάλη δύναμη στην αριστερή







μανέτα και το μικρό scooter θα ακινητοποιηθεί σχετικά εύκολα και με ασφάλεια. Δυστυχώς όμως τα συνδυασμένα φρένα έχουν σχεδιαστεί για την ευρωπαϊκή άσφαλτο και όχι για την ελληνική, που εάν επιχειρήσεις να σταματήσεις σε φρενάρισμα πανικού -χρησιμοποιώντας πολύ ορθά και την δεξιά μανέτα- ο εμπρός τροχός θα μπλοκάρει όσο και ευαίσθητο χέρι και να έχεις καθώς η αριστερή μανέτα θα προσθέτει και αυτή πίεση στο εμπρός φρένο, άρα είναι δύσκολο να συνυπολογιστεί.

ΣΤΗ ΓΕΙΤΟΝΙΑ ΤΟΥ BRIXTON

Ναι το Brixton έχει τη δική του γειτονιά. Για την ακρίβεια είναι μια από τις μεγάλες συνοικίες της ευρύτερης περιοχής του Λονδίνου, πολύχρωμη, γεμάτη διαφορετικές κουλτούρες και επιρροές από όλες τις γωνιές του κόσμου, με τις δικές της ιδιαιτερότητες (ακόμη και δικό της εναλλακτικό νόμισμα έχει!) και το δικό της ξεχωριστό στιλ. Έτσι ακριβώς όπως και το BX 125!

Του Θ. Ξυδη
Φωτογραφίες: Κ. Γαμβρούλης, Τ. Μανιάτης



Brixton αλά αυστριακά

Το όνομα της Brixton αλλά και το ίδιο το ΒΧ 125 με την νεορετρό σχεδίασή του παραπέμπουν άμεσα στην Μ.Βρετανία και το Λονδίνο. Η εταιρία όμως γεννήθηκε το 2016 στην Αυστρία. Για την ακρίβεια η Brixton ανήκει στο αυστριακό KSR Group GmbH, σε έναν όμιλο που δραστηριοποιείται στην κατασκευή δικύκλων με την ονομασία KSR MOTO by GENERIC αλλά και τη διανομή δικύκλων και ATV των CFMOTO, LML και Lambretta σε κάποιες ευρωπαϊκές αγορές. Αν σας θυμίζει κάτι το όνομα GENERIC είναι γιατί έτσι λεγόταν η εταιρία μέχρι και το 2012 με τα μοντέλα της να έχουν κάνει την εμφάνισή τους και στην χώρα μας, τα περισσότερα δημιουργίες του παγκοσμίου φήμης και γνωστό και για τη συνεργασία του με την KTM, Gerald Kiska.

Έρωτας με την πρώτη ματιά

Αυστριακή “μαμά” λοιπόν για το ΒΧ με το βρετανικό όνομα και τις επιρροές στη σχεδίασή του από όλα τα σημαντικά “κέντρα” της Ευρώπης . Μικρή σημασία έχουν όλα αυτά, αν το τελικό αποτέλεσμα δεν ήταν αυτό που έπρεπε. Στην περίπτωση του ΒΧ 125 όμως είναι.

Το ΒΧ 125 είναι μαζεμένο σε διαστάσεις, όπως θα έπρεπε να είναι ένα 125άρι. Για αυτό το λόγο δεν τραβά αμέσως τα βλέμματα στο πέρασμά του. Είναι και ήσυχο βλέπετε. Περιμένοντας στο φανάρι όμως όλο και περισσότεροι το χαζεύουν μπαίνοντας σε διαδικασία κοινωνικοποίησης με σχόλια και ερωτήσεις. Με άλλη τόσο μικρή σε κυβισμό μοτοσυκλέτα δεν μου έχει τύχει ξανά. Το καλύτερο που άκουσα όσο καιρό το είχα στα χέρια μου ήταν και αυτό που μου έφτιαξε περισσότερο τη διάθεση, στην πλατεία Συντάγματος: «Μπράβο ρε φίλε σε χαίρομαι! Είδες τι δουλειά έχει κάνει;». Με το πρώτο ο μεσήλικας πεζός απευθύνθηκε σε μένα.



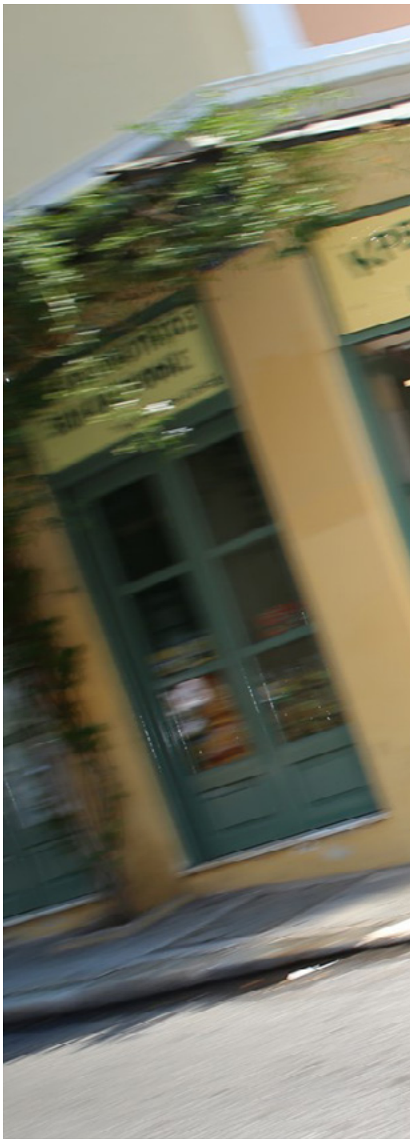
Έχει και μια τιμή, αν μη τι άλλο, προ
μικρούς και μεγάλους. Αρέσει σε μικ
μεγάλους γιατί έχει και αυτή την ε



σιτή από
κρούς και
εμφάνιση













Το δεύτερο πήγαινε στο παιδάκι που τον κρατούσε από το χέρι, το οποίο δεν έλεγε να πάρει τα μάτια του από το BX. Φαίνεται custom αλλά είναι εργοστασιακό και αυτό αρέσει σε όλους.

Η αλήθεια είναι ότι και εγώ το χάρηκα το Brixton. Όσο το κοιτούσα τόσο περισσότερο μου άρεσε. Το σχήμα του δίχρωμου ρεζερβουάρ, η σωστή ποσότητα νίκελ σε φτεράκια, “χειρολαβές” και τελικό εξάτμισης, οι ακτινωτοί τροχοί με τα μαύρα ματ στεφάνια, το μίνιμαλ αναλογικό στροφόμετρο με την μικρή LCD οθόνη (έχουμε και θύρα USB στο


BRIXTON
BX



τιμόνι!), το "ντύσιμο" της εξάτμισης, τα LED περιμετρικά του προβολέα. Το BX είναι απόλυτα σύμφωνο με τη μόδα και έχει τη δική του προσωπικότητα. Κανένα παπί δεν μπορεί να σταθεί δίπλα του σε στιλ, από scooter ελάχιστα είναι αυτά που το συναγωνίζονται, ενώ αν μιλήσουμε για μοτοσυκλέτες θα πρέπει να πολλαπλασιάσουμε την τιμή του τουλάχιστον τρεις φορές για να βρούμε κάτι αντίστοιχα μοδάτο, είτε ως πρόταση από εργοστάσιο, είτε "καστομιά". Με μόλις 2.589 ευρώ παίρνεις έτοιμο μια μικρή μοτοσυκλέτα που μπορεί να σου φτιάχνει μόνο με την εμφάνισή της, να κάνει άριστα τη δύσκολη δουλειά της καθημερινής μετακίνησης και παράλληλα να μη μοιάζει με ένα απρόσωπο "εργαλείο" αποτελώντας ουσιαστικά προέκταση του προσωπικού σου στιλ.

"Απέξω" εμφάνιση και από "μέσα" άνεση

Το BX 125 είναι μαζεμένο σε διαστάσεις αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι είναι και στενόχωρο. Ένας αναβάτης 1,85 μ. θα βολευτεί στη σέλα με την χαμηλή απόσταση από το έδαφος, με το φαρδύ τιμόνι να βρίσκεται μακριά από το κορμό προσφέροντας έτσι την απαιτούμενη ευρυχωρία. Υπάρχει μάλιστα τόσος χώρος ανάμεσα στον αναβάτη και το τιμόνι –το



ρεζερβουάρ είναι αρκετά χαμηλά και σχετικά επίπεδο και πλατύ στο πάνω μέρος του - που μπορείτε να τοποθετήσετε εκεί έναν μεγάλο και μαλακό σάκο χωρίς να νιώθετε ότι περιορίζεστε. Χώρος υπάρχει και για τον συνεπιβάτη, οποίος επίσης θα βολευτεί, αρκεί να μην ξεπερνά τα 1,75 μ.

Βόλτα και ευχαρίστηση

Ευκολάκι! Είναι το πρώτο πράγμα που έρχεται στο μυαλό σου όταν περνάς το πόδι σου πάνω από το BX 125 και κάθεσαι στη σέλα του. Το κουνάς δεξιά αριστερά καθισμένος και αυτό δείχνει ακόμη πιο ελαφρύ από τα 134 ανακοινώσιμα και "γεμάτα" κιλά του. Γυρνάς τον κεντρικό διακόπτη πατάς το κουμπί της μίζας και η peashooter εξάτμιση αρχίζει να απελευθερώνει ένα χαμηλόφωνο μονοκύλινδρο "μπριμπριμπρι". Η μανέτα του συμπλέκτη χάνεται μέσα στο χέρι σου (ναι είναι τόσο μαλακή στο τράβηγμα) η πρώτη κουμπώνει θετικά στο μαλακό κιβώτιο, αφήνεις μανέτα, ανοίγεις το γκάζι και το BX 125 ξεκινά με τέτοια φιλικότητα που μόνο ένα 125άρι μπορεί να προσφέρει.
Στην σημερινή εποχή των εκατοντάδων κυβικών και ίππων, είναι πολλοί αυτοί που θα πουν ότι τα 125 κ.εκ. δεν φτάνουν, είναι λίγα και σε περιορίζουν. Η αλήθεια με 125 κ.εκ μπορείς να κάνεις πολύ περισσότερα από όσα νομίζεις, πόσο μάλλον να κινηθείς με άνεση στους δρόμους της πόλης. Ο απλός αερόψυκτος μονοκύλινδρος του Brixton με τους 11 ίππους σε κινεί σβέλτα στο αστικό περιβάλλον. Με τελική στα 105 χλμ./ώρα το Brixton βολτάρει άνετα



"Μούρη" και "εργαλείο" γίνεται; Με το BX 125 ναι, γ



σε ένα
νίνεται.





με 80-90 χλμ. στο κοντέρ του και αυτή είναι μια ταχύτητα που μπορεί να κρατήσει και με δεύτερο άτομο στη σέλα. Απαιτεί και πολύ μικρές ποσότητες βενζίνης για να το κάνει αυτό με την μέση κατανάλωση να βρίσκεται στα μόλις 2,6 λίτρα ανά 100 χλμ.
Δεδομένη πρέπει να θεωρείται η ευελιξία του BX 125 στο μποτιλιάρισμα, αν και ο μαλακός συμπλέκτης που δεν κουράζει το χέρι, έχει ελαφρώς απότομη λειτουργία στο αρχικό στάδιο της σύμπλεξης και κόβει λίγο την φόρα στους ελιγμούς. Συνήθεια θέλει και τίποτα άλλο.

Πάμε και λίγο πιο έξω

Με αυτές τις ταχύτητες τις ταχύτητες –δεν βιαζόμαστε άλλωστε- μπορείτε να βολτάρετε και εκτός αστικού περιβάλλοντος. Το Brixton είναι ιδανικό για προορισμούς σε ακτίνα 100 χλμ. γύρω από την πόλη (για τα νησιά μας δεν το συζητάμε καν, ταιριάζει γάντι) με τον επαρχιακό βέβαια να είναι και η σοφότερη επιλογή, ειδικά αν είστε φορτωμένοι και έχετε και παρέα. Το ξέρουμε γιατί το κάναμε και η αλήθεια είναι ότι το απολαύσαμε κιόλας. Όπου και να πας το κάνεις με ταχύτητες βόλτας και αυτό τελικά είναι ένα από τα δυνατά σημεία του Brixton. Το BX 125 είναι άνετο, σε χαλαρώνει, σε αφήνει να χαζέψεις το τοπίο γύρω σου, να ανταλλάξεις κουβέντες με τον συνεπιβάτη και πριν καλά-καλά το καταλάβεις έφτασες! Το BX 125 είναι χαλαρωτικό, αλλά δεν ξεχνά ποτέ ότι είναι και μοτοσυκλέτα. Ο 19άρης εμπρός τροχός του δίνει μάλιστα μία πιο “ώριμη” αίσθηση που θυμίζει μεγαλύτερο μοντέλο. Αν έχεις όρεξη να πας πιο γρήγορα το Brixton θα σε ακολουθήσει χωρίς δεύτερη σκέψη, με τα συνδυασμένα φρένα να κάνουν πολύ καλή δουλειά προσφέροντας ασφάλεια και μικρές αποστάσεις ακινητοποίησης.

Όπως μας λέει και ο ομώνυμος τίτλος του τραγουδιού των Clash, το Brixton έχει όπλα και μάλιστα πολλά.

Τα όπλα του Brixton

Όπως μας λέει και ο ομώνυμος τίτλος του τραγουδιού των Clash, το Brixton έχει όπλα και μάλιστα πολλά. Είναι όμορφο και προσεγμένο με λεπτομέρειες να τραβούν την προσοχή και την ποιότητα κατασκευής να ξεχωρίζει για την κατηγορία τιμής που ανήκει. Έχει έναν ιδιαίτερα οικονομικό και αρκούντως δυνατό κινητήρα, ο οποίος μάλιστα είναι σχεδίασης και κατασκευής της Suzuki (γνωστός από τα GN και DR), κάτι που προϊδεάζει απολύτως θετικά για την αξιοπιστία του σε βάθος χρόνου. Έχει και μια τιμή, αν μη τι άλλο, προσιτή από μικρούς και μεγάλους. Αρέσει σε μικρούς και μεγάλους γιατί έχει και αυτή την εμφάνιση, ο πρώτος και βασικός λόγος που θα στρέψεις το βλέμμα σου στο B X 1 α αυτά με 2.589 ευρώ. "Μούρη" και "εργαλείο" σε ένα γίνεται; Με το BX 125 ναι, γίνεται.




Any direction. As long as it's your own.
BX 125 Classic
MONO ME
2.589€
Euro 4, Injection κινητήρας 125cc - Κατανάλωση καυσίμου: 2,7 L / 100 km - Αυτονομία >500 km
Φρένα : CBS, Δίσκοι Ε/Π - LED φώτα ημέρας, οπισθοπορείας και φλας - Θύρα USB
www.brixton-motorcycles.com
Brixton Motorcycles
Λ. Κηφισού 29, 12242, Αιγάλεω, Τηλ. 2103410684
BRIXTON
MOTORCYCLES


Airoh
HONDA



ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΥΣΙΑ

Η μοτοσυκλέτα της ιαπωνικής εταιρίας, με την εντυπωσιακή σπορ εμφάνιση, είναι ένα από τα τρία πολυδιάστατα μοντέλα που απαρτίζουν την οικονομική σειρά CB500. Η 500άρα Honda έπεσε στα χέρια μας για αυτή τη δοκιμή και εμείς ανακαλύψαμε πόσο αλλά και πού βελτιώθηκε σε σχέση με την μοτοσυκλέτα που αντικατέστησε.

Κείμενο: Τζο Λαδά
Φωτογραφίες: Τάκης Μανιάτης


Airoh
HONDA
CBR



Γνωστής οικογενείας

Με το πλαίσιο, τις αναρτήσεις και τα φρένα να είναι κοινά και στις τρεις περιπτώσεις το CBR500R είναι η σπορ εκδοχή των εν σειρά δικύλινδρων μοτοσικλετών της Honda, που μπορούν να οδηγηθούν και από τους αναβάτες που έχουν στα χέρια τους δίπλωμα κατηγορίας A2. Η Ιάπωνες το παρουσίασαν, μαζί με τα CB500X και F πριν από τέσσερα περίπου χρόνια και το 2015 ήρθε και ο πρώτος άνεμος ανανέωσης για όλη την οικογένεια.

Αλλαγές εντός και εκτός

Η μεγαλύτερη αλλαγή του CBR500R σε σχέση με το μοντέλο που αντικαθιστά εντοπίζεται στην νέα εντυπωσιακότερη σχεδίαση. Είναι αναμφίβολα μια μοτοσικλέτα που δεν έχει να ζηλέψει κάτι από τα καθαρόαιμα supersport και superbike σε αυτό τον τομέα, αναλογικά είναι εξίσου εντυπωσιακό με το νέο CBR1000RR. Οι νέοι, στενοί και προσεγμένοι σχεδιαστικά full LED προβολείς, που ανάβουν ταυτόχρονα και παράγουν μία ομοιόμορφα κατανεμημένη και καλή σε ένταση δέσμη, είναι το highlight του φέρινγκ – κυριολεκτικά και μεταφορικά. Η ουρά ξεχωρίζει επίσης με την μίνιμαλ αισθητική της. Ποιοτικά το CBR500R παρουσιάζεται προσεγμένο με την λευκή περλέ βαφή των πλαστικών του να μην αφήνει περιθώριο για αρνητικά σχόλια ενώ σε αντίστοιχα επίπεδα κυμαίνεται η συναρμογή των πλαστικών αλλά και η συναρμολόγησή τους.

Στόχος η καθημερινότητα

Σχεδιαστικά το CBR500R καταφέρνει να ανεβάσει τους παλμούς, η θέση οδήγησης όμως κινείται προς την αντίθετη κατεύθυνση. Σου δείχνει ξεκάθαρα ότι έχει ως κύριο μέλημα την άνεση στην καθημερινότητά σου. Η σέλα είναι άνετη και για εκείνους που ξεπερνούν τα 1,8 μ. και το βάρος μοιράζεται ομοιόμορφα πάνω της. Η απόστασή της σέλας από το έδαφος δεν θα προβληματίσει



ούτε τους πιο κοντούς που θα πατήσουν κάτω με αυτοπεποίθηση.
Τα κλιπόν και τα χειριστήρια βρίσκονται σε σωστή θέση και απαιτούν ελάχιστο χρόνο εξοικείωσης, ενώ έχουν και ιδιαίτερα ποιοτική αίσθηση κατά τη χρήση τους. Ο ψηφιακός πίνακας πληροφοριών συγκεντρώνει όλες τις απαραίτητες ενδείξεις.
Η σέλα του συνεπιβάτη είναι αρκετά μακριά και πλατιά, θα έπρεπε όμως να έχει λίγο περισσότερο αφρώδες. Οι ελαφρύτεροι δεν θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα, οι βαρύτεροι θα κουραστούν σαφώς πιο γρήγορα. Χειρολαβές υπάρχουν. Είναι κρυφές και βρίσκονται κάτω από την ουρά, σε σημείο που βολεύει, αν και οριακά. Κάτω από τη σέλα θα βρείτε και δύο θηλιές ώστε να μην κουβαλάτε τα κράνη σας όπου πηγαίνετε.

Χωρίς αλλαγές σε πλαίσιο, αναρτήσεις και φρένα

Στο ανανεωμένο CBR500R δεν έχουμε αλλαγές σε αυτούς τους τρεις τομείς. Το ατσάλινο πλαίσιο με τον κινητήρα ως φέρον τμήμα του παρέμεινε το ίδιο όπως και το ατσάλινο ψαλίδι. Στις αναρτήσεις η μόνη αλλαγή που παρατηρείται έναντι του προηγούμενου μοντέλου είναι η προσθήκη προφόρτισης των ελατηρίων στο συμβατικό πιρούνι που ρυθμίζεται και στα δύο καλάμια. Η αλήθεια είναι ότι ναι μεν υπάρχει διαφορά από τέρμα σφιχτό σε τέρμα μαλακό αλλά είναι μικρή. Προφόρτιση ελατηρίου υπάρχει και για το αμορτισέρ, από το προηγούμενο CBR500R, με εννιά διαφορετικές θέσεις για την ρύθμισή του.
Στα φρένα ίδιος παραμένει ο εμπρός μεγάλος δίσκος διαμέτρου 320 χλστ. που συνεργάζεται με δαγκάνα δύο εμβόλων και συμπληρώνεται από δίσκο 240 χλστ. πίσω με μονοπίστονη δαγκάνα. Το ABS ολοκληρώνει την εικόνα με την ηλεκτρονική μονάδα να τα καταφέρνει παντού καλά ακόμη και στο γυαλισμένο οδόστρωμα.
Μοτέρ και για A2
Η Honda προορίζει τη συγκεκριμένη μοτοσικλέτα και για τους κατόχους



Το CBR500R είναι μια από τις πιο εντυπ
προσιτές μοτοσικλέτες που μπο
οδηγηθούν και με δίπλωμα κατηγ



...ωσιακές
...ρούν να
...ρίας Α2





διπλώματος κατηγορίας Α2. Αυτός ακριβώς είναι και ο λόγος που δεν υπήρξε αύξηση στην ισχύ που παραμένει στους 47 ίππους, ήτοι 34 κιλοβάτ, όσο ακριβώς είναι και το όριο για αυτή την κατηγορία διπλώματος. Διαφορά σε σχέση με πριν παρατηρείται στο νέο και πιο καλαίσθητο τελικό της εξάτμισης, πιο κοντό από το προηγούμενο και κατά δύο ολόκληρα κιλά ελαφρύτερο. Στο δρόμο ο εν σειρά δικύλινδρος κινητήρας δείχνει από τα πρώτα κιόλας μέτρα το φιλικό του πρόσωπο. Οι αναβάτες που έρχονται από το Α1 δίπλωμα, θα νιώσουν αμέσως άνετα με αυτή την απόδοση, αφού η ισχύς αποδίδεται από την αρχή μέχρι και το κόφτη ιδιαίτερα ομαλά και πουθενά δεν κάνουν την εμφάνισή τους ξεσπάσματα. Η δύναμη που παράγει είναι αρκετή για να κινηθείτε σβέλτα στην καθημερινότητά σας αλλά και στον αυτοκινητόδρομο. Εύκολα θα κρατήσετε ταχύτητες της τάξης των 120-140 χλμ./ώρα, και δικάβαλοι, απολαμβάνοντας παράλληλα και οικονομία, ενώ υπάρχει διαθέσιμη δύναμη και για προσπέραση.

Πάμε όπου θες

Το CBR500R είναι ένα ανοιχτό βιβλίο για τον αναβάτη του δείχνοντας αμέσως τα προτερήματά του στο απαιτητικό αστικό περιβάλλον. Το μοτέρ έχει ιδιαίτερα πολιτισμένη λειτουργία και είναι παράλληλα πολύ ήσυχο. Ο επιλογέας του κιβωτίου, αν και λίγο ασαφής, απαιτεί ελάχιστη δύναμη, ενώ πολύ μαλακή στο τράβηγμα είναι και η μανέτα του προοδευτικού συμπλέκτη. Παράλληλα η μέση κατανάλωση δεν ξεπερνά τα 4,5 λίτρα/100 χλμ., όσα περίπου καίει και ένα scooter 400-500 κ.εκ., με σαφώς υποδεέστερες όμως επιδόσεις για το τελευταίο. Νιώθεις άνετα πάνω





στο CBR500R από την πρώτη κιόλας στιγμή και με αυτή την άνεση ξεκινάς να ελίσσεσαι ανάμεσα στα αυτοκίνητα έχοντας την εντύπωση ότι οδηγείς ακόμη μικρότερη μοτοσικλέτα. Η εξαιρετική κατανομή του βάρους παίζει εδώ το δικό της ρόλο με τα πόδια να παραμένουν επάνω στα μαρσπιέ ακόμη και σε ελιγμούς με ταχύτητες βαδίσματος. Βγαίνοντας από την πόλη το CBR500R φτάνει εύκολα σε ταχύτητες αυτοκινητόδρομου ακόμη και δικάβαλο και φορτωμένο. Μόνο με τον αναβάτη ο κόφτης θα επέμβει στα 188 χλμ./ώρα στο κοντέρ μια εξαιρετική επίδοση για μοτοσικλέτα με κινητήρα για δίπλωμα A2, που βρίσκεται φυσικά στο άνω άκρο κατηγορίας. Από τα 150 χλμ./ώρα και πάνω τα γραμμικά σε απόδοση φρένα μοιάζουν οριακά για αυτή τη μοτοσικλέτα και λίγη περισσότερη δύναμη θα ήταν ευπρόσδεκτη. Αυτή η δύναμη θα ήταν ευπρόσδεκτη και σε δρόμο με στροφές,


HONDA
HONDA



με το CBR500R να δείχνει απόλυτα φιλικό και προοδευτικό. Οι αναρτήσεις κάνουν καλή δουλειά με την απορρόφηση των ανωμαλιών. Το πιρούνι δίνει τη δυνατότητα στον αναβάτη να το φέρει περισσότερο στα μέτρα του και να νιώσει ακόμη πιο άνετα. Σε συνδυασμό με το αρκούντως στιβαρό πλαίσιο, το CBR500R αφήνει τον αναβάτη του να το πιέσει αρκετά πριν αρχίσει τα προοδευτικά γλιστρήματα. Με λίγα λόγια δεν πρόκειται να σας ανακόψει τις όποιες ορέξεις για ταχύτητα, αντίθετα θα σας υποστηρίξει και αν κρατήσετε το μοτέρ κοντά στα κόκκινα θα κινηθείτε με πολύ καλό ρυθμό. Αυτό που δεν του αρέσει φυσικά είναι η οριακή και απότομη οδήγηση με τις αναρτήσεις να δείχνουν ότι έχουν ρυθμιστεί για πιο ήπιες καταστάσεις.

Μια 500άρα για όλα

Το CBR500R είναι από τις πλέον εντυπωσιακές προσιτές μοτοσικλέτες που μπορούν να οδηγηθούν και με δίπλωμα κατηγορίας A2. Κλέβει καρδιές νέων και μεγαλύτερων σε ηλικία αναβατών και παρουσιάζεται πιο ολοκληρωμένο σε σχέση με το μοντέλο που αντικαθιστά. Απέναντι στα υπόλοιπα "A2" μοντέλα έχει το πλεονέκτημα



του μεγαλύτερου και πιο ροπάτου που δίνει παράλληλα και περισσότερο πρεστίζ στον ιδιοκτήτη της καθώς, όπως και να το κάνουμε, ακούγεται διαφορετικά να λες ότι έχεις «500άρα μηχανή», άσχετα από το δίπλωμα που έχεις στο πορτοφόλι σου. Απέναντιστις υπόλοιπες «Α2», το CBR500R παρουσιάζεται και ως μια από τις ακριβότερες προτάσεις με την τιμή της να αγγίζει τα 7.000 ευρώ. Αυτό την φέρνει στα λημέρια των σαφώς ισχυρότερων προτάσεων της επόμενης κατηγορίας διπλώματος. Όπως και να έχει, το ανανεωμένο CBR500R είναι μια καθημερινή μοτοσικλέτα με ολοκληρωμένο χαρακτήρα. Μπορείτε να τη χρησιμοποιήσετε εντός και εκτός πόλης σε μικρά και γιατί όχι μεγάλα ταξιδάκια, σε χαλαρές αλλά και πιο τσιτωμένες βόλτες και να βρείτε στο πρόσωπό της έναν πιστό σύντροφο για όλα με εντυπωσιακή εμφάνιση και χαμηλό κόστος χρήσης και συντήρησης.



Ποιος να συγκριθεί μαζί σου;

Το δίκυκλο μας το χρησιμοποιούμε όλο το χρόνο. Το καλοκαίρι όμως είναι
η περίοδος που μπορούμε να το χαρούμε πραγματικά και να περάσουμε μαζί του ονειρικές διακοπές. Ακολουθούν οι λόγοι που το δίκυκλο είναι πραγματικά ασύγκριτο ως μέσο μετακίνησης στις διακοπές μας αλλά και κάποια βασικά πράγματα που πρέπει να προσέξουμε ώστε να έχουμε μια αξέχαστη καλοκαιρινή εμπειρία.

Κείμενο:
Θεοδωρής Ξύδης


FÁTIMA
Vespinga
PORTUGAL
Vespa Clube Fátima
"VESPINGA"

M

Μονόδρομος το δίκυκλο ως επιλογή...

Η ελευθερία στην κίνηση που προσφέρουν οι δύο τροχοί είναι αξεπέραστη σχεδόν όπου και αν βρισκόμαστε, με εξαίρεση τις μεγάλες χλιδάτες τουριστικές μοτοσυκλέτες. Αυτός είναι άλλωστε και ο βασικός λόγος που επιλέξαμε το δίκυκλο στην καθημερινή μας μετακίνηση και για αυτόν το λόγο το παίρνουμε μαζί μας και στις διακοπές.

Λόγος ο οικονομικός

Ξεκινώντας από τα οικονομικά απλά σημειώστε ότι τα έξοδά μας μειώνονται σημαντικά από 20 έως και 50% σε σχέση με ένα αυτοκίνητο, ανάλογα βέβαια το αυτοκίνητο και το δίκυκλο. Όταν λέμε έξοδα εννοούμε τα χρήματα που θα ξοδέψουμε για καύσιμα, αλλά και αυτά που θα δώσουμε για διόδια -αν επιλέξουμε να κινηθούμε στον αυτοκινητόδρομο. Αν βάλετε στην εξίσωση και τα ναύλα τότε καταλαβαίνετε ότι η ζυγαριά γέρνει υπέρ σαφώς υπέρ του δίκυκλου, ειδικά αν έχουμε να κάνουμε με scooter μικρού-μεσαίου κυβισμού, πόσο μάλλον αν δεν το χρησιμοποιούσαμε ως μέσο μετακίνησης και έπρεπε να νοικιάσουμε κάποιο όχημα για να μετακινούμαστε στο νησί της επιλογής μας.

Λόγος ο χρηστικός

Το δίκυκλο προσφέρει απόλυτη αυτονομία στην μετακίνηση όπου και αν βρισκόμαστε και την ίδια στιγμή μας γλιτώνει χρόνο ακόμη και τις διακοπές μας. Ο χρόνος από και προς τα σημεία που πρέπει να μετακινηθούμε μειώνεται δραματικά, φτάνοντας στην παραλία δεν χρειάζεται παρά να ξοδέψουμε ελάχιστα λεπτά για να παρκάρουμε με ασφάλεια, άσχετα από την κίνηση και τον συνωστισμό που θα βρούμε μπροστά μας και το ίδιο ισχύει και κατά τη βραδινή μας έξοδο. Λιγότερος είναι και ο χρόνος που περιμένουμε για να επιβιβαστούμε ή να αποβιβαστούμε σε ένα πλοίο και κάπου εκεί είναι που καταλαβαίνουμε όλες τις χρηστικές προεκτάσεις του αγαπημένου μας δίκυκλου. Ακόμη και ένα ταπεινό παπί, σε νησί κοσμοπολίτικο μπορεί να γίνει αντικείμενο ζήλιας από τους τετράτροχους που πρέπει να περιμένουν καρτερικά για να φτάσουν κάπου και έπειτα να βρουν και μέρος να παρκάρουν. Σκεφτείτε μόνο τον χαμό που επικρατεί συνήθως στους στενούς δρόμους ενός νησιού και θα καταλάβετε αμέσως τι εννοούμε.




Hekshus-
stranda
1 km
VESPA CLUB
MILANO
VESPA WORLD
CLUB

Λόγος ο συναισθηματικός

Το ταξίδι και οι διακοπές με το δίκυκλό μας ξεκινούν με το που κυλήσουν οι τροχοί του. Το αεράκι, η χαλαρή διάθεση και οι ανάλογες ταχύτητες, η επαφή με το περιβάλλον και η αίσθηση του “φύγαμε τώρα και πάμε για άλλα” είναι έντονη πάνω στη σέλα του δίκυκλού μας ακόμη και αν έχουμε μόλις αποχωρήσει από το σπίτι μας.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οι στάσεις είναι περισσότερες σε σχέση με ένα αυτοκίνητο και αυτό λειτουργεί θετικά στο να γνωρίσουμε καλύτερα έναν τόπο και να νιώσουμε ότι ταξιδεύουμε πραγματικά. Με ένα τετράτροχο, βολεμένοι στο κλιματιστικό μας, λογικά θα σταματούσαμε μόνο όταν φτάναμε στον προορισμό μας με το ταξίδι να θυμίζει περισσότερο “δρομολόγιο”. Ακόμη και η προετοιμασία και το φόρτωμα του δικύκλου μας -θα μιλήσουμε αργότερα για αυτό- μας βάζει σε mode διακοπών. Με το αυτοκίνητο απλά θα βάζαμε τα πράγματα στο πορτμπαγκάζ, ενώ το φορτωμένο δίκυκλό μας, ακόμη και αν το κοιτάμε μόνο μας φαίνεται ως ένα εργαλείο περιπέτειας που έχει ετοιμαστεί για την μεγάλη απόδραση.





Προσέχουμε για να έχουμε

Για να ευχαριστηθούμε απόλυτα τις διακοπές καβάλα στο δίκυκλό μας υπάρχουν κάποια βασικά πράγματα που πρέπει να προσέξουμε για να μη βρεθούμε προ δυσάρεστων εκπλήξεων, ειδικά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μας προς το σημείο που θέλουμε να φτάσουμε. Ας δούμε ποια είναι αυτά.

"Μάστορα, θα του ρίξεις μια ματιά;"

Ο έλεγχος και η συντήρηση του δίκυκλού μας θεωρούνται απαραίτητα πριν ξεκινήσουμε για τις διακοπές μας και η επίσκεψη στο συνεργείο είναι επιβεβλημένη. Οι υψηλές θερμοκρασίες θα το ταλαιπωρήσουν περισσότερο από ό,τι συνήθως και αυτό πρέπει να το λάβουμε σοβαρά υπόψη μας ειδικά αν έχουμε να διανύσουμε πολλά χιλιόμετρα.

Ανάλογα βέβαια και με αυτά που έχουμε σημειώσει στο βιβλίο service, ελέγχουμε και αντικαθιστούμε αν είναι απαραίτητο υγρά που είναι ζωτικά για τον κινητήρα (λάδια και παραφλού), ενώ δεν παραλείπουμε να ελέγξουμε τα υγρά των φρένων.

Αν τα χιλιόμετρα είναι πολλά ελέγχουμε την κατάσταση στην οποία

βρίσκονται τα τακάκια μας ή οι σιαγώνες των ταμπούρων μας: μην ξεχνάτε ότι το δίκυκλο θα φορτωθεί και θα τα ταξιδέψει με σημαντικά μεγαλύτερο βάρος από ότι συνήθως, οπότε όλα πρέπει να λειτουργούν στην εντέλεια.

Ακολουθεί ο έλεγχος και η συντήρηση του συστήματος μετάδοσης (ιμάντας, αλυσίδα και γρανάζια, ή CVT κιβώτιο αν έχουμε scooter). Αν έχουμε αλυσίδα, τότε παίρνουμε μαζί μας και το ανάλογο λιπαντικό, θα μας χρειαστεί.

Ρυθμίζω για να μη ζορίζω

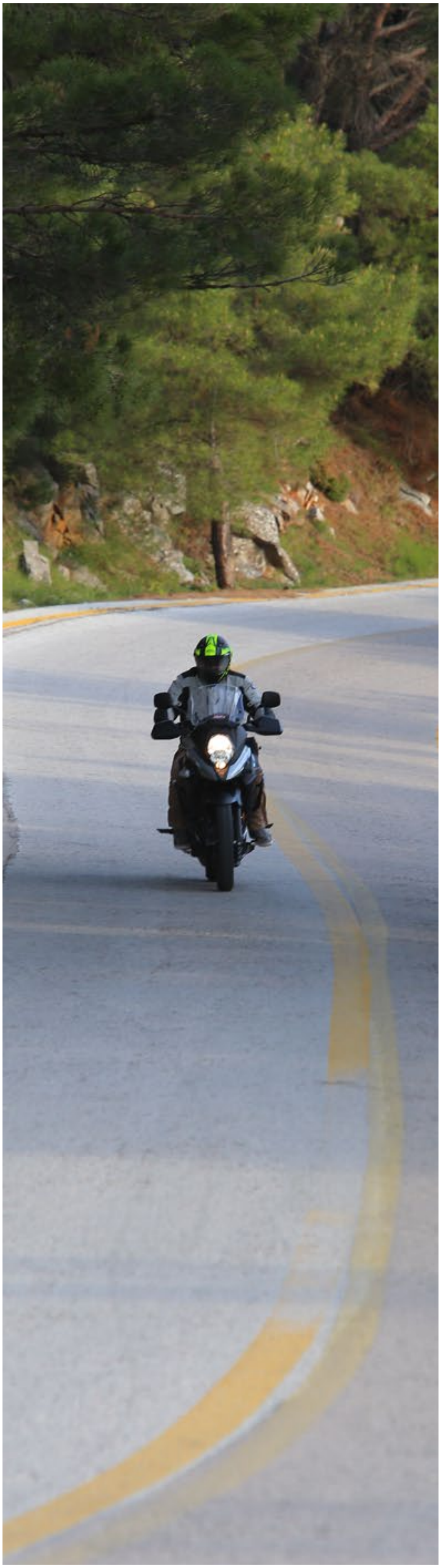
Με το δίκυκλό μας φορτωμένο πρέπει οπωσδήποτε να συμβουλευτούμε το εγχειρίδιο του κατασκευαστή ώστε να προχωρήσουμε σε ανάλογες ρυθμίσεις, αν βέβαια υπάρχει η δυνατότητα. Μιλάμε φυσικά κυρίως για τις αναρτήσεις, όπου πρέπει να προχωρήσουμε σε ρυθμίσεις τουλάχιστον για την προφόρτιση του πίσω ή των πίσω αμορτισέρ, την πιο συνηθισμένη δηλαδή ρύθμιση που βλέπουμε και στα περισσότερα πλέον δίκυκλα.

Δεν ξεχνάμε φυσικά τα ελαστικά μας, την κατάσταση των οποίων έχουμε ήδη ελέγξει! Συμβουλευόμαστε λοιπόν το εγχειρίδιό μας για να βάλουμε την σωστή ποσότητα αέρα με πλήρες φορτίο, την οποία καλό θα ήταν να αλλάξουμε, όταν φτάσουμε στο προορισμό μας και φυσικά να την επαναφέρουμε πριν την επιστροφή μας.

“Την ομπρέλα που να την βάλω;”

Επόμενο βήμα, μετά το service και τις ρυθμίσεις, είναι να φορτώσουμε σωστά τα πράγματα που θα πάρουμε μαζί μας. Η λογική είναι και σε αυτή την περίπτωση ο καλύτερος σύμβουλος που μπορούμε να έχουμε και τα πράγματα που πρέπει να προσέξουμε σε





γενικές γραμμές είναι τα εξής:

• Όσο πιο βαρύ είναι ένα αντικείμενο τόσο πιο χαμηλά το τοποθετούμε μέσα στην αποσκευή ή πάνω στο δίκυκλό μας.

• Χρησιμοποιούμε χταπόδια και ελαστικούς ιμάντες για να δέσουμε και να ασφαλίσουμε τα αντικείμενα που θέλουμε και φροντίζουμε να μην έρχονται σε επαφή και να βρίσκονται σε λογική απόσταση από σημεία με υψηλή θερμοκρασία, όπως είναι η εξάτμιση και κινητήρας

• Φροντίζουμε να δέσουμε τα πράγματά μας με τέτοιο τρόπο ώστε να μην μετακινούνται σε ταχύτητες αυτοκινητόδρομου και φυσικά να μην μπλέκονται στις αναρτήσεις και τους τροχούς.

• Μοιράζουμε το βάρος σωστά ανάμεσα στους δύο τροχούς. Δεν τα βάζουμε με λίγα λόγια όλα πίσω.

• Δεν περιμένουμε τελευταία στιγμή για να φορτώσουμε το δίκυκλό μας, μισή ώρα δηλαδή πριν αναχωρήσουμε. Αυτό που πρέπει να κάνουμε είναι να έχουμε δοκιμάσει τουλάχιστον μία φορά να φορτώσουμε όλα τα πράγματα που θέλουμε να πάρουμε μαζί μας και να έχουμε βγει τουλάχιστον μία φορά για δοκιμαστική βόλτα.

Έτσι ξέρουμε τι πρέπει να διορθώσουμε, για να οδηγούμε χωρίς πρόβλημα και για να μην χάσουμε κάτι στο δρόμο. Επίσης έχουμε πάρει και μία πολύ καλή γεύση από τη συμπεριφορά του δικύκλου μας με όλα αυτά τα πράγματα επάνω που είναι διαφορετική σε σχέση με αυτό που έχουμε συνηθίσει.

Χρήσιμα tips

• Να έχετε τα είδη πρώτης ανάγκης (π.χ. χαρτί τουαλέτας και νερό) και πρώτων βοηθειών σε σημείο που να μπορείτε να τα φτάσετε άμεσα.

• Πάρτε αδιάβροχα και μη γελάτε τώρα που το διαβάζετε αυτό. Αν δεν υπάρχει χώρος (πολύ πιθανό), πάρτε μαζί 4• 6 μεγάλες μαύρες σακκούλες

σκουπιδιών. Θα σας σώσουν από την βροχή αλλά και από το κρύο που μπορεί να συναντήσετε.

• Προσαρμόστε την οδήγησή σας σύμφωνα με τα νέα δεδομένα του δικύκλου σας, το μεγαλύτερο βάρος δηλαδή αλλά και τις αυξημένες διαστάσεις λόγω των πραγμάτων. Με λίγα λόγια, γενικά πιο χαλαρά.

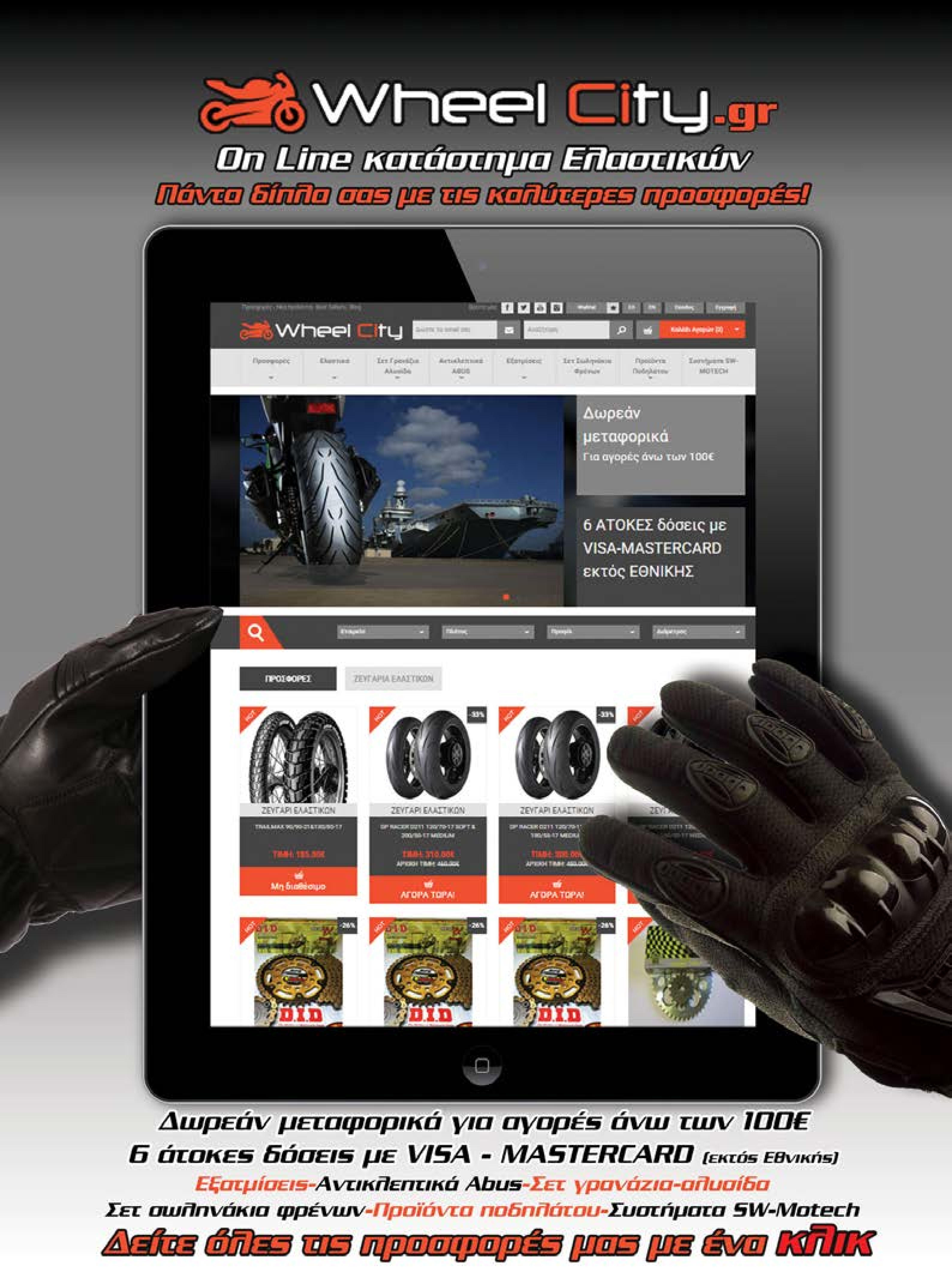
• Προσέξτε πώς θα δέσετε το δίκυκλό σας στο πλοίο. Ναι, πρέπει να το δέσετε, ακόμη και αν η παραμονή δεν είναι μεγάλη, από ένα σταθερό σημείο. Αν έχει κεντρικό σταντ το στήνουμε σε αυτό.

Κανόνες συμπεριφοράς και ένδυσης

-Μπορεί να είμαστε χαλαροί και άνετοι στις διακοπές μας αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι ξεχνάμε τι πρέπει να κάνουμε όταν είμαστε πάνω στο δίκυκλό μας. Κράνος, παπούτσια, παντελόνι, γάντια και μπουφάν -καλοκαιρινό φυσικά- θεωρούνται απαραίτητα. Ναι, ξέρουμε, είναι μπελάς και αναγκαίο κακό, οπότε το ξεπερνάμε γρήγορα σαν σκέψη και δεν παρεκκλίνουμε από το να τα χρησιμοποιούμε πάντα. Κρίμα να χαλάσουμε τις διακοπές μας για το τίποτα.
-Δεν ξεχνάμε να πίνουμε πολύ νερό. Σχετικό άρθρο για αυτό αλλά και για το παραπάνω θα βρείτε στο 2ο τεύχος του City Rider.
-Από τη στιγμή που βρισκόμαστε σε ένα νέο, μαγευτικό, αλλά ξένο περιβάλλον, προσέχουμε δύο φορές περισσότερο από ότι συνήθως και προσπαθούμε να περιμένουμε το αναπάντεχο.
-Καλό είναι να παρκάρουμε το δίκυκλό μας στον ίσκιο. Αν αυτό δεν είναι δυνατό, το σκεπάζουμε με μια πετσέτα. Έτσι κάνουμε καλό στη βαφή του και σε ΟΛΑ τα πλαστικά του, ενώ μειώνουμε και τον ρυθμό που εξατμίζεται η βενζίνη.



ΔΕΝ ΞΕΧΝΩ
-Αντικουνουπικό
-Αλοιφή για τσιμπίματα
-Αλοιφή για εγκαύματα
-Φακό
-Να οδηγώ χαλαρός/ή
-Να περάσω καλά


Wheel City.gr
On Line κατάστημα Ελαστικών
Πάντα δίπλα σας με τις καλύτερες προσφορές!
Wheel City
Δωρεάν μεταφορικά
Για αγορές άνω των 100€
6 ΑΤΟΚΕΣ δόσεις με VISA-MASTERCARD εκτός ΕΘΝΙΚΗΣ
ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ
ΖΕΥΓΑΡΙΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
ΖΕΥΓΑΡΙ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
Μη διαθέσιμο
ΑΓΟΡΑ ΤΩΡΑ!
Δωρεάν μεταφορικά για αγορές άνω των 100€
6 άτοκες δόσεις με VISA - MASTERCARD (εκτός Εθνικής)
Εξατμίσεις-Αντικλεπτικά Abus-Σετ γρανάζια-αλυσίδα
Σετ σωληνάκια φρένων-Προϊόντα ποδηλάτου-Συστήματα SW-Motech
Δείτε όλες τις προσφορές μας με ένα ΚΛΙΚ

ΤΟ ΒΟΥΝΟ ΤΟΥ ΔΙΑ

Στον Ψηλορείτη, το ψηλότερο και πιο τραγουδισμένο βουνό της Κρήτης, πιστεύεται ότι μεγάλωσε ο πατέρας των 12 θεών. Αναμφίβολα ο Ψηλορείτης θα μαγέψει τους επισκέπτες του με την άγρια τραχιά ομορφιά του.

Κείμενο- Φωτογραφίες:
Βασίλης Κωστάκος


TEST RIDE
TEST





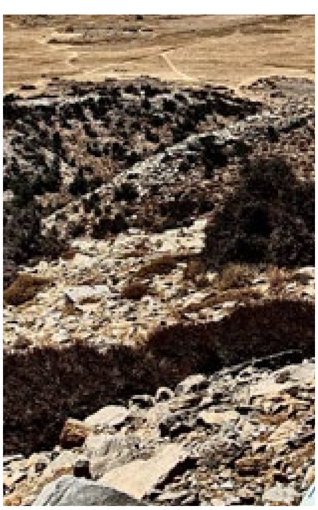
Ξεκινώντας λοιπόν από τη μεγαλύτερη πόλη της Κρήτης, η διαδρομή ανηφορίζει προς το χιλιοτραγουδισμένο βουνό, και σιγά σιγά το αστικό τοπίο μεταβάλλεται, για να «χωθείς» κυριολεκτικά μέσα στην άγρια κρητική ομορφιά αμέσως μόλις βρεθείς στο φαράγγι των Γωνιών, που σε οδηγεί σε ένα ημι-ορεινό πλάτωμα, από όπου πλέον το Ηράκλειο κρύβεται πίσω από τις βουνοκορφές. Από αυτό το σημείο η διαδρομή είναι αρκετά ενδιαφέρουσα. Λίγο πριν την είσοδο στα Ανώγεια, στα αριστερά υπάρχει η διασταύρωση για Σκίνακα. Ο δρόμος ανηφορίζει στην πλαγιά, και σε λίγο έχεις μια πανοραμική θέα, με τα Ανώγεια, κτισμένα σε μια κορυφή που διατρέχουν όλο το πλάτωμα, ενώ από αυτό το σημείο μπορείς να δεις έως και τη θάλασσα, μακριά, στα βορειο-δυτικά. Το τραχύ τοπίο γίνεται πιο άγριο, καθώς οι μικροί ελαιώνες και τα περιβόλια, σταματούν στο ύψος των Ανωγείων. Μόνο μερικοί θάμνοι και μικρά δέντρα ξεπηδούν ανάμεσα στις βραχώδεις πλαγιές. Μετά από μερικά χιλιόμετρα, ο δρόμος σε οδηγεί στο

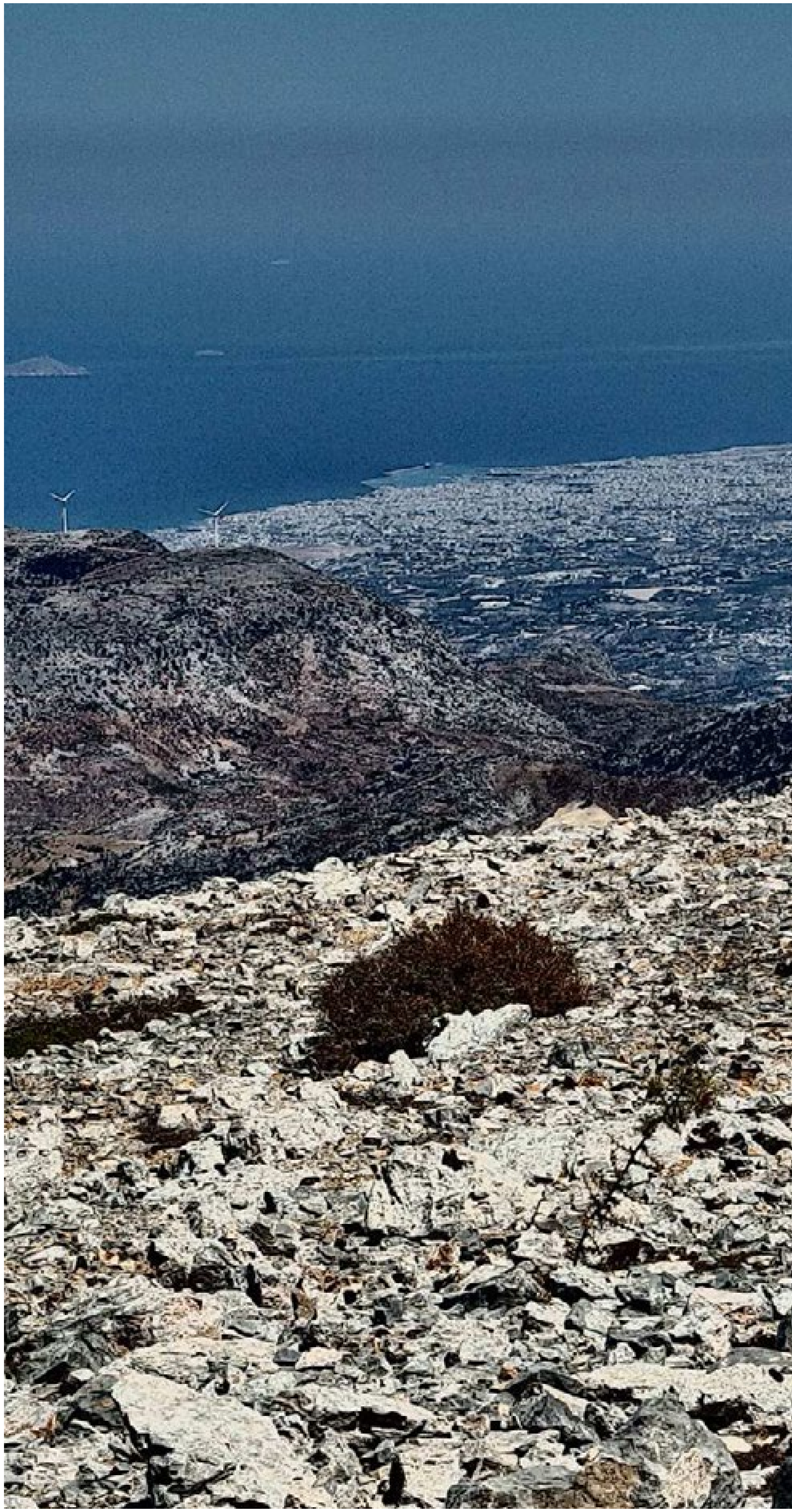




πίσω μέρος μια χαμηλής κορυφής. Δίπλα στο δρόμο, μπορείς να δεις και κάποια «μιτάτα», πέτρινα κτίσματα, που ουσιαστικά τα παλιά χρόνια ήταν το σπίτι-εργαστήρι του βοσκού. Εικοσιτέσσερα χιλιόμετρα μετά τα Ανώγεια ο δρόμος οδηγεί στο οροπέδιο της Νίδας. Το καλοκαίρι κάνει το τοπίο να δείχνει ακόμα πιο τραχύ το τοπίο. Λίγα δέντρα υπάρχουν τριγύρω, στις απότομες βραχώδεις πλαγιές, που βρίσκεται το Ιδαίο Άντρον, ένα σπήλαιο χωρίς ιδιαίτερο γεωλογικό ενδιαφέρον αλλά μεγάλη μυθολογική αξία, καθώς εδώ μεγάλωσε ο Δίας, που σύμφωνα με το μύθο φυγαδεύτηκε από την Ήρα για να μην τον φάει ο Κρόνος. Μάλιστα λέγεται ότι οι γηγενείς πολεμιστές που το φυλούσαν κτύπαγαν τα σπαθιά τους πάνω στις ασπίδες για να καλύπτουν τα κλάματα του Δία για να μην ακουστούν από τον Κρόνο. Κάποιοι άλλοι αναφέρουν ότι ο ήχος των όπλων που κάλυπτα τα κλάματα ήταν από τον χορό των πολεμιστών, από όπου προέρχεται και








GR
HIN
685
ΜΠΡΑΪΤΗΣ



το πεντοζάλη. Μπορεί η μυθολογία να μοιάζει στις μέρες μας στείρα καθώς όλο και περισσότερο η τεχνολογία εισβάλει στη ζωή μας, αυτό που δεν μπορεί όμως κανείς να αμφισβητήσει είναι η δύναμη των εικόνων του άγριου κρητικού τοπίου. Επιστρέφοντας, στα δεξιά, υπάρχει μια διασταύρωση που οδηγεί στο Σίνακα και το αστεροσκοπείο. Ο δρόμος μικρός, στενός, όχι σε τόσο καλή κατάσταση, σε οδηγεί σε μια μικρή εσοχή ανάμεσα σε απότομες βραχώδεις πλαγιές, και η εικόνα του γυμνού ερημικού τοπίου σε «γεμίζει». Μια δυνατή αντίθεση. Πριν ήσουν στο θορυβώδες Ηράκλειο, να χώνεσαι (και να αγχώνεσαι) ανάμεσα στα αυτοκίνητα και τώρα έχεις την αίσθηση της απόλυτης μοναξιάς. Όσο ανεβαίνεις κάνεις ένα μικρό κύκλο που σε οδηγεί στα βόρεια, για να καταλήξεις λίγο αργότερα στην κορυφή. Στο ανεμοδαρμένο τοπίο στέκονται δίπλα δίπλα, το παλιό και το νέο αστεροσκοπείο. Αυτό το σημείο προσφέρει ιδανικές συνθήκες για την παρατήρηση των αστεριών. Η θέα από τον Σκίνακα είναι εκπληκτική, με την πόλη του Ηρακλείου να βρίσκεται ακριβώς εμπρός σου και η θάλασσα να εκτείνεται έως εκεί που φθάνει η ματιά σου. Η επιστροφή από αυτό το σημείο δεν είναι παρά μια ατελείωτη κατηφόρα γεμάτη στροφή, που μπορεί όμως να διακοπεί για μία στάση στα Ανώγεια για καφέ στα καφενεία της κεντρική πλατεία ή για να δοκιμάσει κάποιος τα ντόπια πιάτα σε μια ταβέρνα.



Info:

Ο Ψηλορείτης ή Ίδη είναι το ψηλότερο βουνό της Κρήτης (με μόλις 2 μέτρα περισσότερο από τα Λευκά Όρη) με ύψος 2.456 μέτρα, και βρίσκεται στο νομό Ρεθύμνου, νοτιοδυτικά του Ηρακλείου

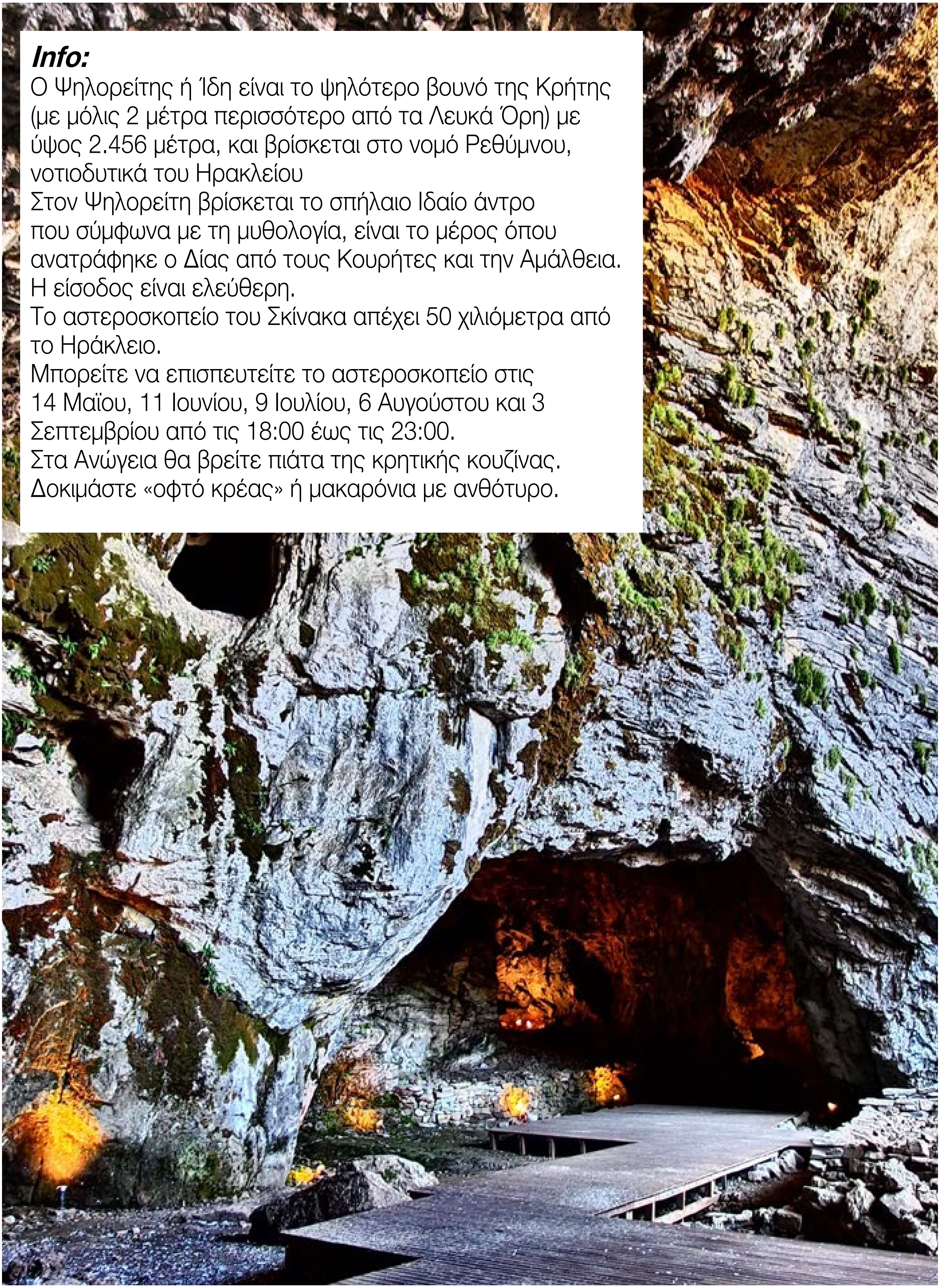
Στον Ψηλορείτη βρίσκεται το σπήλαιο Ιδαίο άντρο που σύμφωνα με τη μυθολογία, είναι το μέρος όπου ανατράφηκε ο Δίας από τους Κουρήτες και την Αμάλθεια.

Η είσοδος είναι ελεύθερη.

Το αστεροσκοπείο του Σκίνακα απέχει 50 χιλιόμετρα από το Ηράκλειο.

Μπορείτε να επισπευτείτε το αστεροσκοπείο στις 14 Μαΐου, 11 Ιουνίου, 9 Ιουλίου, 6 Αυγούστου και 3 Σεπτεμβρίου από τις 18:00 έως τις 23:00.

Στα Ανώγεια θα βρείτε πιάτα της κρητικής κουζίνας. Δοκιμάστε «οφτό κρέας» ή μακαρόνια με ανθότυρο.



Θέση στο δρόμο

Οι παράγοντες που εμπλέκονται στη μετακίνηση είναι τρεις: Το όχημα, ο οδηγός και οι συνθήκες. Τα στοιχεία που διαμορφώνουν τους τρεις αυτούς παράγοντες είναι πολλά, ενώ οι τρεις παράγοντες αλληλοεπηρεάζονται. Για παράδειγμα, η καλή κατάσταση του οχήματος εξαρτάται κατά πολύ από τον οδηγό. Ή ακόμη, η ψυχολογική ή σωματική κατάσταση του οδηγού μπορεί να αλλάξουν το επίπεδο των καλών συνθηκών που μπορεί να επικρατούν.

Ωστόσο, ο πλέον αστάθμητος παράγοντας για το μοτοσικλετιστή είναι οι συνθήκες. Τα άρθρα που ακολουθούν θα μας βοηθήσουν να γνωρίσουμε καλύτερα και με μεγαλύτερη λεπτομέρεια τις συνθήκες κάτω από τις οποίες μετακινούμαστε με τη μοτοσικλέτα μας.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ: ΔΕΝ ΘΕΛΟΥΜΕ ΕΚΠΛΗΞΕΙΣ ΕΝΩ ΟΔΗΓΟΥΜΕ

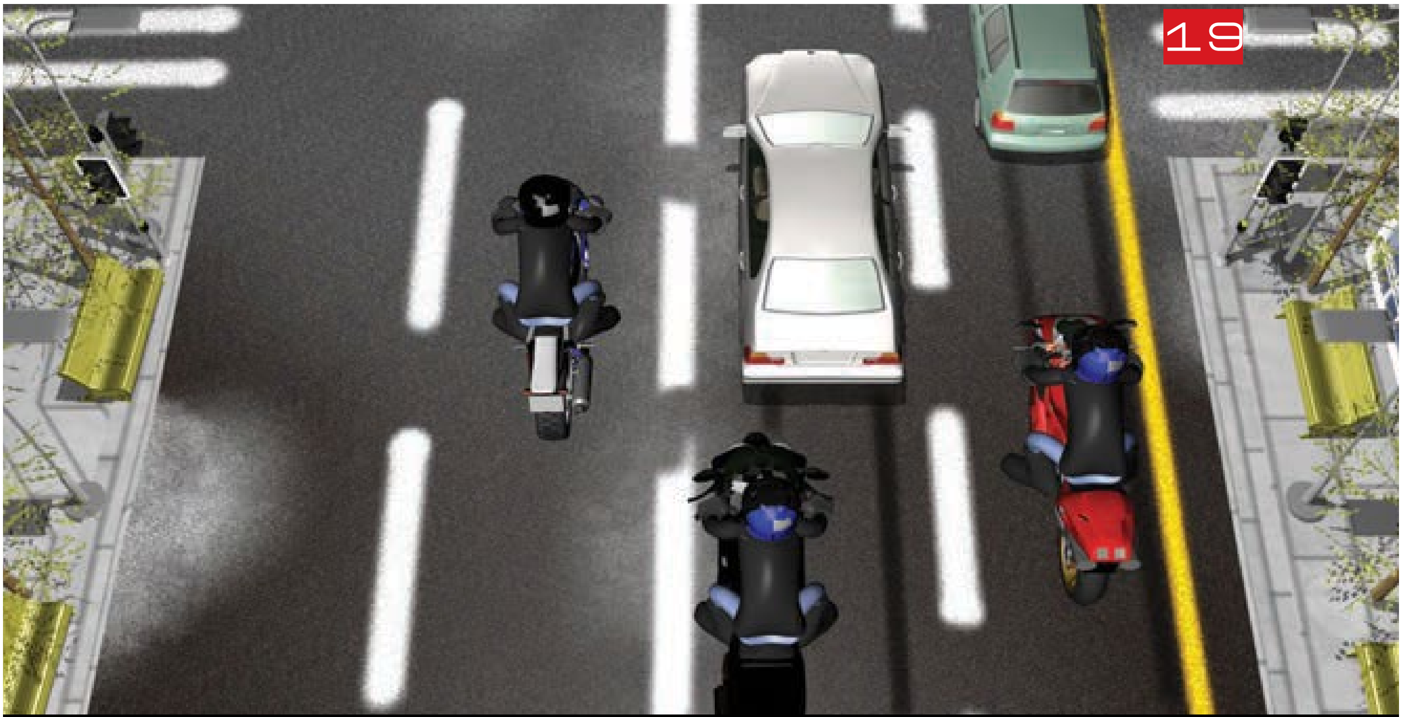
Όσα περισσότερα γνωρίζουμε για το δρόμο και όσο περισσότερο φυλαγόμαστε, τόσο καλύτερα αισθανόμαστε, τόσο ασφαλέστεροι είμαστε. Ωστόσο, πιθανοί κίνδυνοι ξεφυτρώνουν από παντού και κυρίως από εκεί που δεν το περιμένουμε. Η θέση μας στο δρόμο είναι πάντα τέτοια ώστε να μας εξασφαλίζει:

- Ότι έχουμε χώρο να φρενάρουμε αν σταματήσει απότομα το όχημα εμπρός μας.
- Ότι θα έχουμε διάδρομο διαφυγής σε κάθε έκτακτη περίπτωση.
- Τη δυνατότητα να παίρνουμε πληροφορίες για το δρόμο.

> > Σε κάθε περίπτωση, ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΘΕΩΡΟΥΜΕ ΟΤΙ ΕΙΜΑΣΤΕ ΑΟΡΑΤΟΙ. Δεν περιμένουμε να μας έχει αντιληφθεί κανένας άλλος οδηγός και δεν επιδιώκουμε να μας ανοίξουν δρόμο να περάσουμε (π.χ. κορνάροντας) γιατί αν το όχημα παραμερίσει, είναι πιθανό να κλείσει το διάδρομο σε κάποια άλλη μοτοσικλέτα που κινείται παράλληλα με εμάς. ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ Κίνηση σε πυκνή κυκλοφορία Το βασικό

μας πρόβλημα είναι ότι δεν έχουμε τη δυνατότητα να δούμε τι συμβαίνει ακριβώς μπροστά από το προπορευόμενό μας αυτοκίνητο. Ο καλύτερος τρόπος για να είμαστε ασφαλείς είναι να χρησιμοποιούμε το ίδιο το αυτοκίνητο και τα μάτια του οδηγού του για την πληροφόρηση σχετικά με το δρόμο μπροστά μας.

- Διαλέγουμε να κινούμαστε σε κάποιο από τα δύο ίχνη των τροχών του αυτοκινήτου, κατά προτίμηση του αριστερού.
- Αποφεύγουμε να κινούμαστε ανάμεσα στα δύο ίχνη. Καθετί που το αυτοκίνητο θέλει να αποφύγει θα το περάσει ανάμεσα στους τροχούς του, άρα εμείς θα πέσουμε επάνω του ή μέσα του (αν είναι λακκούβα).
- Στην περίπτωση που ο οδηγός του δεν προσέξει και πέσει σε λακκούβα, ο κραδασμός του αυτοκινήτου μας ειδοποιεί για την επερχόμενη ανωμαλία.
- Ωστόσο, αν το αυτοκίνητο κάνει κάποιο ελιγμό που μας θυμίζει αποφυγή εμποδίου, τότε χωρίς δεύτερη σκέψη, ακολουθούμε τον ελιγμό κι εμείς. Μένουμε στο ίχνος του τροχού που μέχρι εκείνη τη στιγμή ακολουθούσαμε. Πιθανότατα ο οδηγός του αυτοκινήτου προσπαθεί να αποφύγει (να μην πατήσει) κάποιο εμπόδιο ή λακκούβα. Αν δεν ακολουθήσουμε τον ελιγμό, είναι πιθανό να πέσουμε εμείς στο εμπόδιο ή στη λακκούβα.
- Αργά ή γρήγορα, το προπορευόμενο αυτοκίνητο θα σταματήσει λόγω αυξημένης κίνησης. Τότε θα πρέπει να προσπεράσουμε. Όντας κοντά στο αριστερό άκρο του, η προσπέραση διευκολύνεται. Πλησιάζουμε ένα από τα δύο άκρα του, κατά προτίμηση δίπλα στο πεζοδρόμιο ή στο διαχωριστικό διάζωμα -αν υπάρχει.
- Εναλλακτικά, αν υπάρχει ήδη σταματημένο όχημα στο φανάρι, περνάμε εμπρός του και το αφήνουμε πίσω μας ως “ασπίδα”.
- Το να σταματάμε ωστόσο πάνω στη διάβαση των πεζών, δείχνει παντελή έλλειψη σεβασμού για τους πεζούς. Ενώ παρκάρουμε



Επιλέγουμε να κινούμαστε πάνω στα ίχνη των αυτοκινήτων που κινούνται εμπρός μας κι όχι ανάμεσά τους. Αν είμαστε μόνοι μας στη λωρίδα, κινούμαστε στο κέντρο της.

Η μοτοσικλέτα στις μέρες μας είναι ανάγκη. Ανάγκη όμως είναι και ο πολιτισμός και η ευγένεια που πρέπει να χαρακτηρίζουν την οδηγική μας συμπεριφορά. Υποχρεωτικές στάσεις ενώ κινούμαστε (διασταυρώσεις, STOP, φανάρια ρύθμισης της κυκλοφορίας.)

- Είτε έχουμε προτεραιότητα είτε όχι, επιβάλλεται να σταματάμε και να ελέγχουμε κάθε διασταύρωση. Το δίκιο δεν μας βοηθά ούτε θα μας σώσει αν κάποιος άλλος οδηγός κάνει παράβαση.
- Πλησιάζοντας σε STOP ή όταν μειώνουμε ταχύτητα για να ελέγξουμε, κινούμαστε προς το δεξί άκρο του δρόμου. Ακόμη κι αν έχουμε ελέγξει πίσω με τους καθρέφτες μας, η θέση αυτή θα μας προφυλάξει από το ενδεχόμενο ένας οδηγός που ακολουθεί να μη μας έχει δει και να μας χτυπήσει από πίσω.
- Στα φανάρια ποτέ δε σταματάμε στο κέντρο του δρόμου. Έτσι, όταν παρκάρουμε τη μοτοσικλέτα μας, φροντίζουμε:

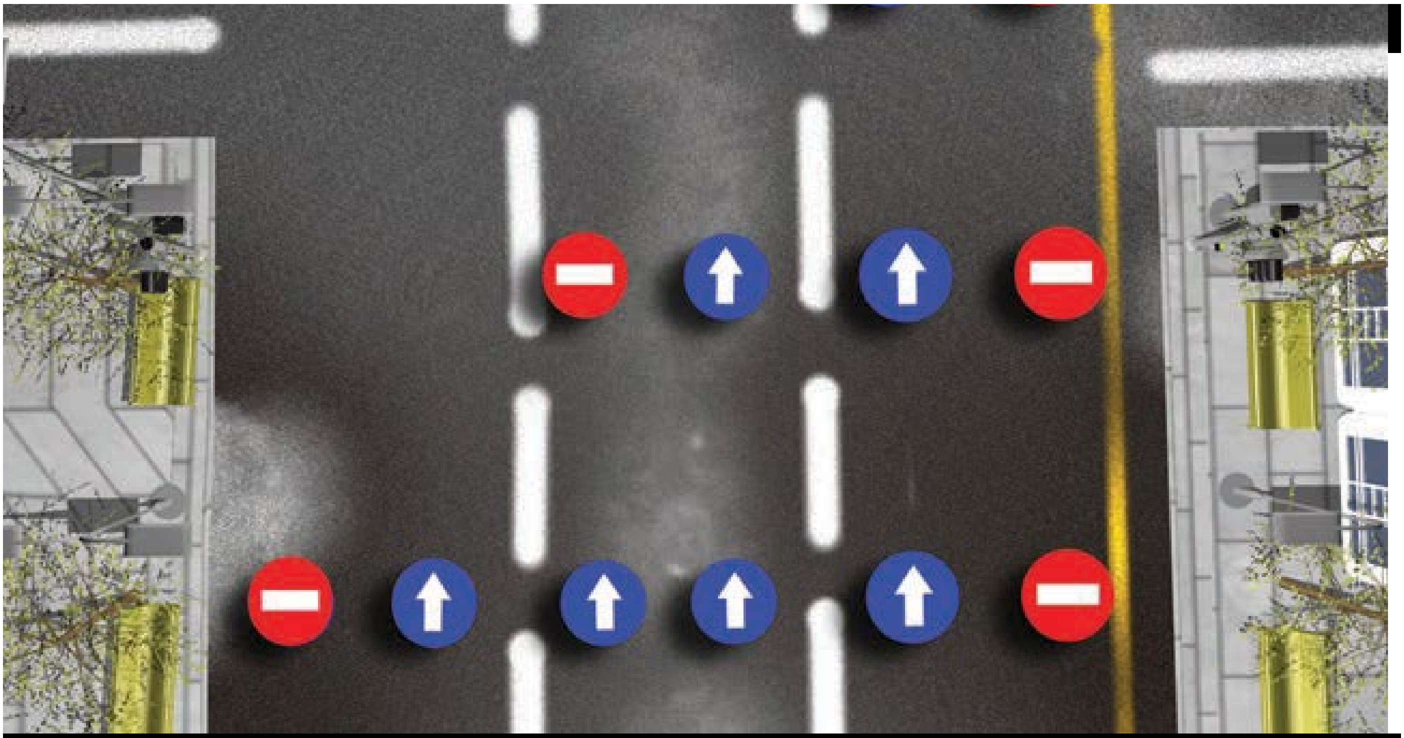
> Να επιλέγουμε -εφόσον υπάρχουν- τις θέσεις παρκαρίσματος για μοτοσικλέτες (κάποιοι Δήμοι έχουν φροντίσει γι' αυτό).

> Να μην κλείνουμε τις ράμπες για τα άτομα με αναπηρία.

> Να μην παρακωλύουμε την κυκλοφορία των πεζών. Πάντα υπάρχει χώρος κάτω από το πεζοδρόμιο δίπλα σε κάποιο σταθερό εμπόδιο (ζαρντινιέρα, κάδο απορριμμάτων, δέντρο κλπ.), απ' όπου ούτως ή άλλως δεν μπορούν να περάσουν οι πεζοί. Σταθμεύοντας εκεί τις μοτοσικλέτες, εμείς εξυπηρετούμαστε και ταυτόχρονα δεν ενοχλούμε.

> > ΣΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

Στον αυτοκινητόδρομο, τα πράγματα είναι λίγο διαφορετικά απ' ό,τι στην πόλη. Οι ταχύτητες των οχημάτων είναι υψηλότερες και το ρίσκο φαινομενικά μεγαλύτερο. Ωστόσο, η κίνηση σε κλειστούς αυτοκινητόδρομους προσφέρει τις προϋποθέσεις για ασφαλέστερη μετακίνηση,



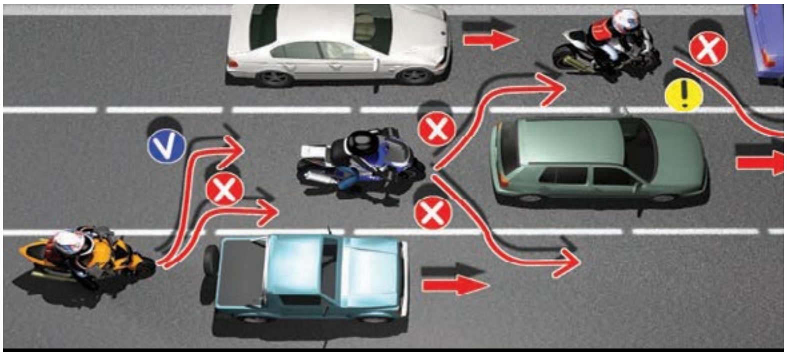
Η θέση μας στο δρόμο εξαρτάται από το πόσο ασφαλές ή "ύποπτο" για ενδεχόμενο κίνδυνο είναι το περιβάλλον εμπρός μας.

αφού δεν υπάρχουν διασταυρώσεις. Βέβαια δεν υπάρχουν και περιθώρια να γίνουν λάθη από τους οδηγούς, αφού τη θέση μας εκεί ορίζει η ταχύτητά μας. Αν ακολουθούμε το ρεύμα χωρίς να προσπερνάμε, διαλέγουμε ένα αυτοκίνητο που κινείται στη μεσαία λωρίδα και ακολουθούμε το ίχνος των αριστερών του τροχών, σε απόσταση που κρίνουμε ασφαλή. Αν έχουμε πρόθεση να προσπεράσουμε, πρέπει να γνωρίζουμε τα παρακάτω:

> Διατηρούμε πλάγια απόσταση από το όχημα που προσπερνάμε, ίση με το πλάτος μιας λωρίδας. Δεν περνάμε σε μικρή απόσταση, ειδικά αν η λωρίδα μας είναι ελεύθερη. Υπάρχει κίνδυνος να αλλάξει πορεία το αυτοκίνητο και να μας κλείσει το δρόμο.

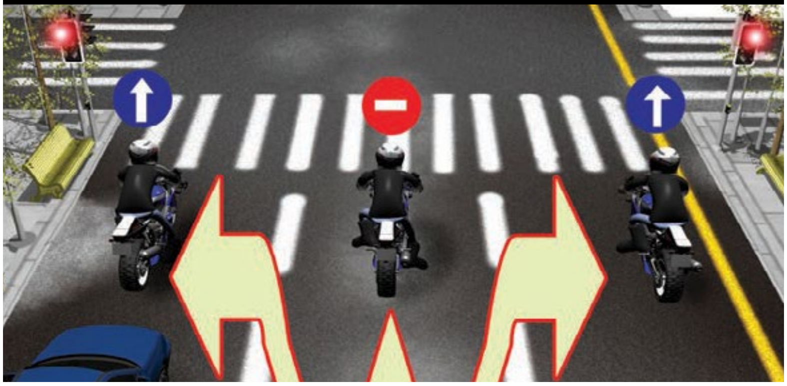
> Ποτέ δεν περνάμε ανάμεσα από δύο κινούμενα οχήματα από τα οποία το ένα προπορεύεται, γιατί υπάρχει η πιθανότητα το προπορευόμενο όχημα να αλλάξει λωρίδα χωρίς να μας έχει δει.

> Αν δεν εξασφαλίσουμε πλευρική απόσταση ασφαλείας από το αυτοκίνητο που προσπερνάμε, απλά δεν περνάμε (π.χ. μεταξύ αυτοκινήτου στην αριστερή λωρίδα και στηθαίου). Η προσπέραση αυτή εγκυμονεί τους περισσότερους κινδύνους. **Αυτό που πρέπει να αποφεύγεται και το απαγορεύει ο ΚΟΚ είναι η παράλληλη κίνηση μοτοσικλετών, η μία δίπλα στην άλλη. Η κίνηση σε στίχους είναι πάντα προτιμότερη, ενώ σε κάθε περίπτωση κοιτάμε το δρόμο εμπρός μας και όχι τη μοτοσικλέτα που προηγείται.**



Για ένα ασφαλές προσπέρασμα χρειάζεται να έχουμε προβλέψει ότι τα οχήματα που προσπερνάμε ενδέχεται να μη μας έχουν αντιληφθεί και να αλλάξουν λωρίδα ή θέση στο δρόμο, ακριβώς τη στιγμή που βρισκόμαστε δίπλα τους.

Αποφεύγουμε να μένουν τα νώτα μας αφύλακτα στο φανάρι, ειδικά το βράδυ. Σταματάμε είτε στις άκρες του δρόμου, είτε μπροστά από κάποιο αυτοκίνητο.





Θανάσης Χούντρας
Διευθυντής Σχολής Ασφαλούς Οδήγησης Μοτοσικλέτας
RIDING SCHOOL - JUNIOR ACADEMY MOTRAC -
www.MotorcycleRidingAcademy.com


SPORTCITY S
CARBON
99.90
CARBON FIBER
SPORTCITY S
CARBON
The top city glove
in a sport version.
RS4
42.00
BROWN
GREY
RS3 LADY
38.00
BLACK
REPLICA PINK
REPLICA LEO GREY
MOTO MARKET
motorcycle accessories
Αθήνα: Καλλιρόης 43 - 45 - 210 92 22 349 | Θεσσαλονίκη: Κ. Καραμανλή 145 - 2310 946 800 - Factory Shop Σίνδος - 2310 795 052
www.motomarket-shop.gr | www.moomarket.gr


www.motorcycleridingacademy.com
MOTRAC
MOTORCYCLE RIDING ACADEMY
YAMAHA
Η μοναδική ολοκληρωμένη σχολή Ασφαλούς οδήγησης στην Ελλάδα, που λειτουργεί συνεχώς στο χώρο του Auto Festival!
Η RIDING ACADEMY διοργανώνει εξειδικευμένες ημερίδες
Riding School (Θεωρία και πράκτική)
Scooter School (Θεωρία και πρακτική)
Supermoto School (Θεωρία και πρακτική)
Enduro School (Θεωρία και πρακτική)
On-Off School (Θεωρία και πρακτική)
ATV school (Θεωρία και πρακτική)
Track Days
Σεμινάριο Πόλης (Θεωρητικό)
Σεμινάριο Ασφαλούς οδήγησης (Θεωρητικό)
MOTRAC
MOTORCYCLE RIDING ACADEMY
+30 6941 633040
+30 6945 990300
+30 210 9249350
+30 22950 26270
JOANAARVAN@GMAIL.COM
CHOUNTRAS@GMAIL.COM

3 Αυγούστου-15 Οκτωβρίου-

Έκθεση “Summer of Love” στη Σάμο

Στις 3 Αυγούστου εγκαινιάζεται από το Ίδρυμα Schwarz στο Art Space Pythagorion στη Σάμο, η έκθεση με τίτλο “Summer of Love“, εμπνευσμένη από το θρυλικό πλέον καλοκαίρι του 1967, το «καλοκαίρι της αγάπης», σε επιμέλεια της Κατερίνας Γρέγου.





28 Αυγούστου – 3 Σεπτεμβρίου –

2ο Διεθνές Φεστιβάλ Ντοκιμαντέρ «ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΟΡΑ»

Το Ελληνικό Ίδρυμα Ιστορικών Μελετών (ΙΔ.ΙΣ.ΜΕ.), ταξιδεύει στο Καστελλόριζο για το 2ο Διεθνές Φεστιβάλ Ντοκιμαντέρ «Πέρα από τα Σύνορα». Στόχος το Καστελλόριζο να αποτελέσει τόπο συνάντησης για τους δημιουργούς του ιστορικού και κοινωνικοπολιτικού ντοκιμαντέρ, προσελκύοντας σημαντικούς εκπροσώπους του κινηματογράφου, των γραμμάτων και τεχνών στο ακριτικό νησί από όλο τον κόσμο.

1-3 Σεπτεμβρίου –

20η Παγκρήτια Συνάντηση Μοτοσυκλετιστών

Να η ευκαιρία που ψάχνατε για να επισκεφτείτε την λεβεντογέννα Κρήτη! Το τριήμερο 1-3 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση που έχει γίνει πλέον θεσμός στην κατασκήνωση “Εξερευνητές”, στον Γεροπόταμο Ρεθύμνου. Θα συμμετέχουν όλες οι λέσχες του νησιού αλλά και η Περιφέρεια Κρήτης, ενώ τα έσοδα (μείον τα έξοδα) θα διατεθούν σε τρία ιδρύματα που έχουν ως αντικείμενο την προστασία των παιδιών.





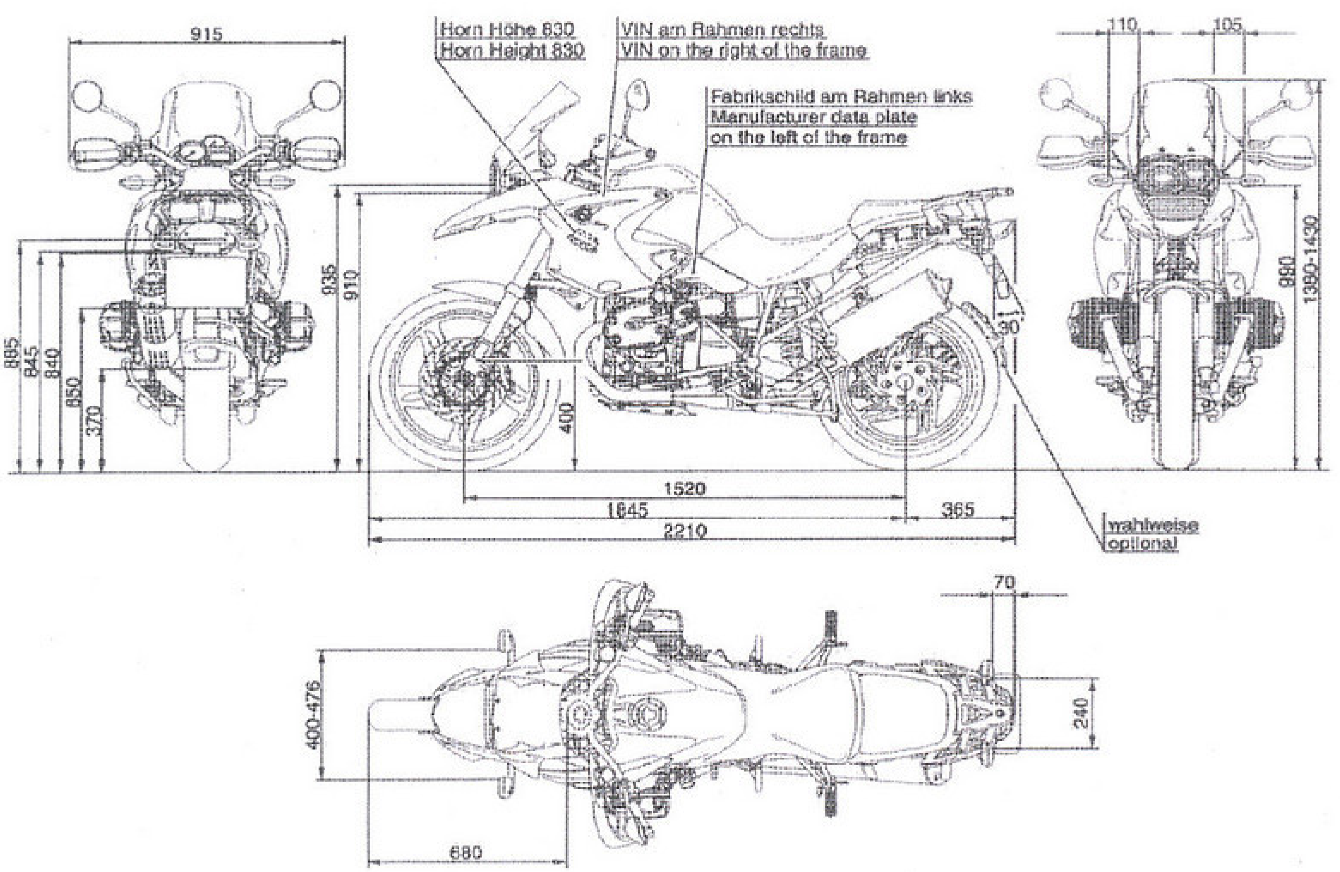
Έως τις 10 Σεπτεμβρίου –

Μουσείο Φωτογραφίας Θεσσαλονίκης - “Πορτραίτα Ιστορίας”

“Πορτραίτα Ιστορίας. Βούλα Παπαϊωάννου - Δημήτρης Χαρισιάδης 1940-1960” είναι ο πλήρης τίτλος της έκθεσης φωτογραφίας που φιλοξενεί το Μουσείο Φωτογραφίας Θεσσαλονίκης δίνοντας την ευκαιρία στο κοινό να θαυμάσει από κοντά την ματιά δύο κορυφαίων φωτογράφων του 20ού αιώνα στις ταραγμένες εποχές του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου και της ανασυγκρότησης στην Ελλάδα.

ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

Με το όρο γεωμετρία μοτοσικλετών ονομάζουμε συγκεκριμένες τιμές απόστασης και κλίσης που μετριούνται ανάμεσα και μεταξύ των δομικών στοιχείων μια μοτοσικλέτας. Οι τιμές αυτές καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την δυναμική συμπεριφορά μιας μοτοσικλέτας και κατηγοριοποιούνται ως εξής:

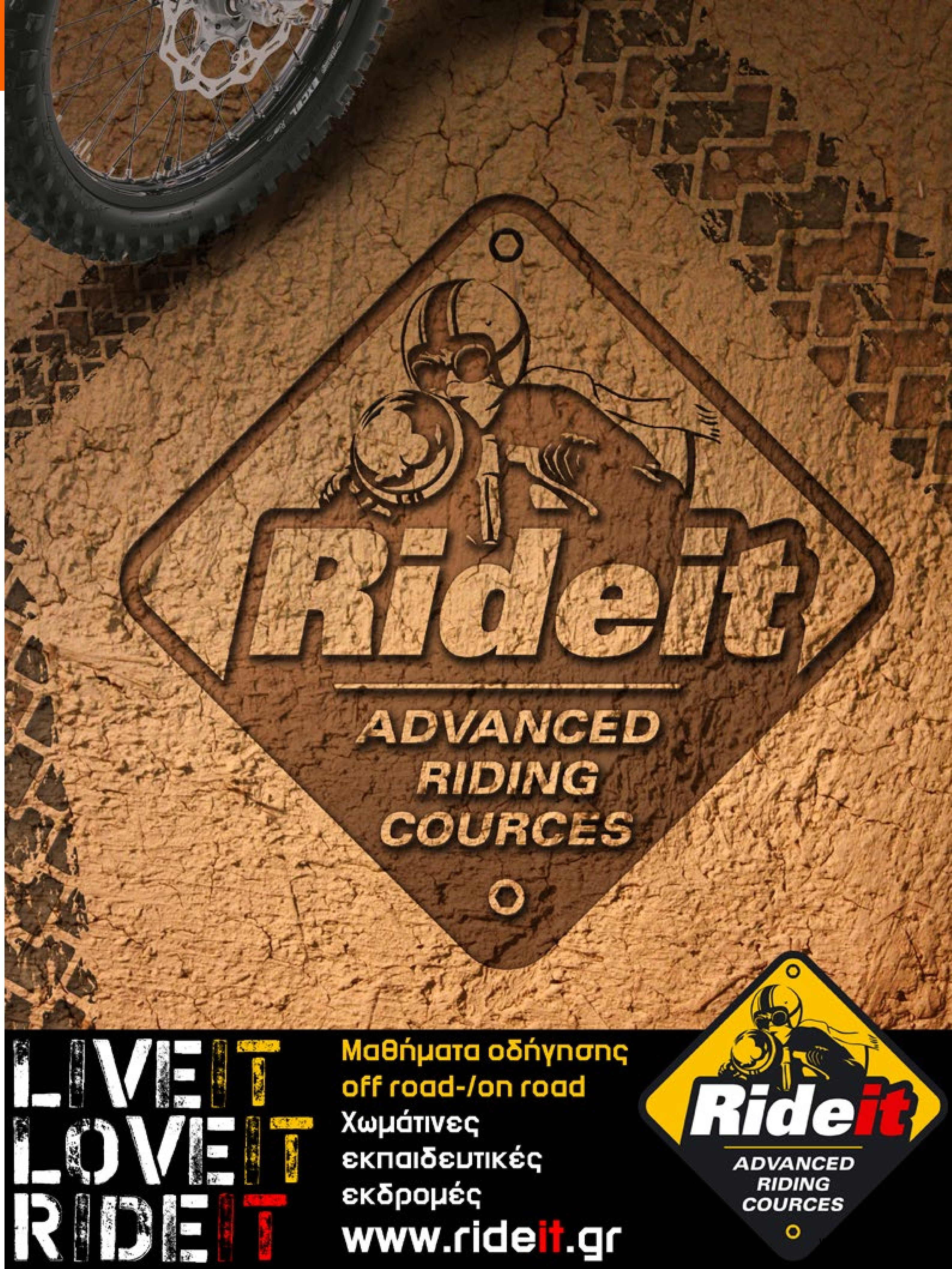


Μεταξόνιο

WHEELBASE

Αναλύοντας την σύνθεση της λέξης (μεταξύ των αξόνων) αυτό που καταλαβαίνει κανείς είναι ότι πρόκειται για την απόσταση μεταξύ των κέντρων του μπροστινού και του πίσω τροχού. Ο ορισμός είναι σωστός, ωστόσο αυτό που μας ενδιαφέρει στην προκειμένη περίπτωση και αυτό που τελικά έχει σημασία είναι η απόσταση μεταξύ των σημείων επαφής του μπροστινού και του πίσω του ελαστικού με το δρόμο. Εννοείται βέβαια, ότι κέντρο τροχού και σημείο επαφής ελαστικού με το δρόμο συμπίπτουν στην νοητή κάθετη ευθεία που διέρχεται από αυτά. Όσο μεγαλύτερη η τιμή του μεταξονίου, τόσο καλύτερη η κατευθυντικότητα της μηχανής και η σταθερότητα της στην ευθεία. Το μεγάλο μεταξόνιο επίσης αποτρέπει τις σούζες, ενώ προσφέρει πιο ελεγχόμενες αντιδράσεις κατά την υπερστροφή ισχύος. Από την άλλη, μοτοσικλέτες με μεγάλο μεταξόνιο είναι πιο αργές στις εντολές του αναβάτη ενώ απαιτούν μεγαλύτερη κλίση σε μια δεδομένη στροφή, συγκριτικά με μοτοσικέτες που έχουν πιο “κοντό” μεταξόνιο.




Rideit
ADVANCED RIDING COURCES
LIVE IT
LOVE IT
RIDE IT
Μαθήματα οδήγησης
off road-/on road
Χωμάτινες
εκπαιδευτικές
εκδρομές
www.rideit.gr
Rideit
ADVANCED RIDING COURCES

MARKET NEWS

ACCESSORIES•ΕΝΔΥΣΗ•ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

2017
ΙΟΥΛΙΟΣ ΤΕΥΧΟΣ 2



Piaggio: Νέα χαμηλότερη τιμή για Beverly 300

Το Piaggio Beverly 300 ABS, ένα από τα best sellers της ελληνικής αγοράς διατίθεται σε νέα χαμηλότερη τιμή, 4.090 ευρώ, που μεταφράζεται σε όφελος 290 ευρώ.
Ειδικότερα οι τιμές των εκδόσεων του Beverly διαμορφώνονται ως εξής:
Beverly 300 ABS: 4.090 ευρώ
Beverly 300 S ABS: 4.090 ευρώ
Beverly 300 “POLICE” ABS: 4.190 ευρώ

Επισκεφτείτε σήμερα ένα σημείο πώλησης Piaggio για να επιλέξετε την έκδοση που σας ταιριάζει και να επωφεληθείτε από τις προνομιακές τιμές που ισχύουν για περιορισμένο αριθμό οχημάτων.



Νέες τιμές Honda 2017

Το νέο της τιμοκατάλογο ανακοίνωσε η Honda, στον οποίο περιλαμβάνται τα Euro 4 Supra-X 125 Helmin, Astrea Grand 110, Vario 125 και Beat 110!
Ειδικότερα οι νέες τιμές της Honda έχουν ως εξής:



Μοντέλο	Τιμή (ευρώ)
CBR1000S1 Fireblade SP1 ABS	24.990
CBR1000RA Fireblade ABS	20.990
CBR500R ABS	6.990
CB1100EX ABS	14.690
CB1100RS ABS	15.690
CB650F ABS	8.490
CB500F ABS	6.690
CMX500 REBEL	6.890
VFR1200X Crosstourer	17.190
VFR1200X Crosstourer Sp. Color	17.390
VFR1200X DCT Crosstourer	18.190
VFR1200X DCT Crosstourer Sp. Color	18.390
CRF1000L Africa Twin ABS	14.990
CRF1000L Africa Twin ABS Sp. Color	15.290
CRF1000L Africa Twin ABS DCT	16.290
CRF1000L Africa Twin ABS DCT Sp. Color	16.590
VFR800X Crossrunner	13.890
NC750X ABS	8.390
NC750X ABS Adventure pack	9.600
NC750X ABS DCT	9.290
NC750X ABS DCT Adventure pack	10.500

Μοντέλο	Τιμή (ευρώ)
X-ADV 750 ABS DCT	12.450
X-ADV 750 ABS DCT Sp. Colo	12.650
CB500X ABS	7.150
CB500X ABS Travel pack	7.650
CRF250L RALLY	6.490
CRF250L	5.490
CB125F	2.790
MSX125	3.390
NC750D Integra ABS DCT	10.150
NC750D Integra ABS DCT Sp. Color	10.300
SH300A ABS TOP BOX	5.590
SH300A ABS TOP BOX SPORTY	5.740
SH150AD ABS TOP BOX	3.990
NSS125AD Forza	4.850
WW125EX2 PCX	2.940
ANC125 SH Mode	2.790
ACB125 VARIO - NEO	2.490
NSC110MPD VISION 110 16”	2.260
ACH110 BEAT - NEO	1.990
AFS125 SUPRA-X HELM-IN - NEO	2.620
AFS110 ASTREA GRAND - NEO	2.120

Jet Κράνος NEXX SWITX SX 10

Το μέλλον των ανοιχτών κρανών είναι εδώ!

Κατοχυρωμένος με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας, ο επαναστατικός σχεδιασμός του SWITX SX 10, επιτρέπει τον συνδυασμό ανεξάντλητων χρωματικών συνδυασμών, μέσα από μια γκάμα πολλών πανέμορφων χρωματιστών αξεσουάρ.
Διαθέτει το επίσης πατενταρισμένο μοναδικό σύστημα ψύξης Cooling Cover Tech (ένα από τα πιο προηγμένα συστήματα εξαερισμού που έχει σχεδιαστεί ποτέ για ένα ανοικτό κράνος), που ενσωματώνει δυο αεραγωγούς εισαγωγής και τρεις οπές εξαγωγής, με εύκολο άνοιγμα-κλείσιμο με ένα μόνο χέρι.
Εξοπλισμένο με μεγάλη διαφανή ζελατίνα και εσωτερική μικρότερη φυμε, είναι έτοιμο να δεχτεί το ειδικό σύστημα επικοινωνίας SX.COM που σχεδιάστηκε σε συνεργασία με την γνωστή εταιρεία Bluetooth SENA.
Με αντιιδρωτική-αντιαπεργιακή επένδυση, μικρομετρική πόρπη, πληροί και υπερβαίνει τις αυστηρότερες προδιαγραφές ασφάλειας ECE/22-05, DOT και NBR-7471 και διατίθεται στα μεγέθη XS ως XXL.
Ταιριάξτε το στο στυλ σας και φορέστε το στην βόλτα σας !!

Τζωρτζόπουλος Moto Fashion & Accessories
Καλλιρόης 71, Αθήνα
Τηλ.: 210-92 41 108









Κράνος Vemar Easy Chikiqui

Σε Super προσφορά στην Τζωρτζόπουλος

Ανοιχτό κράνος με κέλυφος από Advanced Thermo Material (ATM) σε δύο μεγέθη εξωτερικών κελυφών. Φέρει πλήρως αποσπώμενη εσωτερική επένδυση με αντιμικροβιακή προστασία και ο αερισμός τους πραγματοποιείται από μία διπλή εισαγωγή στην κορυφή και δύο εξαγωγές πίσω. Η ζελατίνα του είναι αντιχαρακτική, ενώ φέρει και αναδιπλούμενη φιμέ ζελατίνα. Δέσιμο με Microlock πόρτπη.
Τζωρτζόπουλος

Moto Fashion & Accessories Καλλιρόης 71, ΑθήναΤηλ.: 210-92 41 108

NEXX SX.60 Bastille

Κομψό και ποιοτικό

Το SX60 Bastille έχει κέλυφος κατασκευασμένο από ATR (Advanced Thermo Resin). Φέρει αντιχαρακτική ζελατίνα, πλήρως αποσπώμενη αντιαλλεργική επένδυση, δέσιμο Microlock και είναι προδιαγραφών ECE 22.05.

Τζωρτζόπουλος Moto Fashion & Accessories
Καλλιρόης 71, Αθήνα
Τηλ.: 210-92 41 108



Σε σούπερ προσφορά στην Τζωρτζόπουλος

Ανοιγόμενο κράνος Vemar Jiano



Ανοιγόμενο κράνος της Vemar με κέλυφος από Advanced Thermo Material (ATM) σε δύο μεγέθη εξωτερικών κελυφών. Φέρει πλήρως αποσπώμενη εσωτερική επένδυση με αντιμικροβιακή προστασία, μία διπλή εισαγωγή στην κορυφή, μία εισαγωγή στο σαγόνι δύο εξαγωγές στα πλαϊνά και δύο εξαγωγές πίσω. Με ζελατίνα αντιχαρακτική...
και αντι-θαμβωτική εσωτερικό πτυσσόμενο ζελατινάκι ηλίου. Δέσιμο με Microlock. Διαθέσιμα μεγέθη και χρώματα: Λευκό (Medium, Large), Μαύρο (Medium) , Μαύρο Ματ (Medium).
Το Jiano θα το βρείτε στην Τζωρτζόπουλος σε τιμή προσφοράς μόλις 99 ευρώ από 169 ευρώ αρχική τιμή.

Τζωρτζόπουλος
Moto Fashion & Accessories Καλλιρόης 71, ΑθήναΤηλ.: 210-92 41 108

NEXX SX.60 Eagle Rider Black

Με διάθεση για ανοιχτό δρόμο



Το SX60 Eagle Rider Black έχει κέλυφος κατασκευασμένο από ATR (Advanced Thermo Resin). Φέρει αντιχαρακτική ζελατίνα, πλήρως αποσπώμενη αντιαλλεργική επένδυση, δέσιμο Microlock και είναι προδιαγραφών ECE 22.05.

Τζωρτζόπουλος Moto Fashion & Accessories
Καλλιρόης 71, Αθήνα Τηλ.: 210-92 41 108

Κράνος VEMAR Zero Color Fantasy JC02

Σε super προσφορά στην Τζωρτζόπουλος

Ανοιτό κράνος της Vemar με κέλυφος από Advanced Thermo Material (ATM) σε 2 μεγέθη εξωτερικών κελυφών. Φέρει πλήρως αποσπώμενη εσωτερική επένδυση με αντιμικροβιακή προστασία και για τον αερισμό του κεφαλιού φροντίζουν μία διπλή εισαγωγή στην κορυφή, δύο 2 εξαγωγές στα πλάγια και τρεις εξαγωγές πίσω. Η ζελατίνα του είναι αντιχαρακτική ενώ το δέσιμο στο λουράκι γίνεται με μικρομετρική πόρπη.

Βρείτε το Zero Color Fantasy στην Τζωρτζόπουλος σε μοναδική τιμή προσφοράς, από 109 ευρώ ....μόνο 39 ευρώ!

Διαθέσιμα μεγέθη S-XS

Τζωρτζόπουλος Moto Fashion & Accessories Καλλιρόης 71, ΑθήναΤηλ.: 210-92 41 108



Κράνος Marushin RS3 σε μοναδική προσφορά

Στην Τζωρτζόπουλος Moto Fashion & Accessories

Το full face Marushin RS3 είναι ένα πραγματικά ελαφρύ κράνος χάρη στα πρωτοποριακά υλικά που χρησιμοποιούνται (μίγμα fiberglass) για την κατασκευή του.

Αερισμός: Το ολοκληρωτικά «σκαμμένο» εσωτερικό κέλυφος σχηματίζει σήραγγες όπου κυκλοφορεί ο αέρας μέσα και από πολλαπλές εισαγωγές και εξαγωγές αέρα.

Εσωτερικό: Το MARUSHIN-COOL εσωτερικό απορροφά τον ιδρώτα και στεγνώνει τάχιστα, μειώνει την δημιουργία βακτηρίων και δυσοσμίας. Ολόκληρη η εσωτερική επένδυση είναι αποσπώμενη και πλενόμενη. Επιτρέπει τη χρήση γυαλιών. Δυνατότητα χρήσης συστημάτων Bluetooth.

Ζελατίνα: Διάφανη αντιχαρακτική και αντιθαμβωτική, προετοιμασμένη και για χρήση Pin-lock.
Βάρος : 1250 +/- 50 γρ.

Τζωρτζόπουλος Moto Fashion & Accessories
Καλλιρόης 71, Αθήνα
Τηλ.: 210-92 41 108



DNA Filters: Βραβεύτηκε με το “Reddot Product Design Award 2017”!

Μεγάλη επιτυχία για την ελληνική εταιρεία φίλτρων αέρα

Η ελληνική DNA Filters, αποδεικνύει περίτρανα, για ακόμη μια φορά, ότι είναι πρωτοπόρος σε παγκόσμιο επίπεδο στον χώρο της, καθώς βραβεύτηκε με το διεθνούς κύρους, κορυφαίο βραβείο σχεδιασμού προϊόντος “Reddot Product Design Award 2017”!
Η διεθνής αναγνώριση και βράβευση του καινοτόμου σχεδιασμού, η κορυφαία ποιότητα των προϊόντων της και η εμμονή στην τελειότητα κάνουν υπερήφανους τους εκατομμύρια φίλους και χρήστες, που εμπιστεύονται και χρησιμοποιούν τα διάσημα πλέον φίλτρα αέρος DNA.
Ο Μάριος Νικολαΐδης, Μηχανολόγος Μηχανικός R&D / Production Manager της Ελληνικής DNA Filters, σχεδίασε μια σειρά από καινοτόμα φίλτρα αέρος, τα οποία συνδυάζουν την τεχνολογία φιλτραρίσματος DNA με ειδικά συνθετικά «δέρματα» σε ποικιλία χρωμάτων!



Ο χείμαρρος του customizing που τον τελευταίο χρόνο έχει παρασύρει όλον τον κόσμο στην δημιουργία Cafe racers, Trackers, Bobbers, Cruisers, έδωσε το έναυσμα στον Μάριο Νικολαΐδη για την δημιουργία των καινοτόμων φίλτρων αέρος DNA, με την ονομασία «Leather Top»! Με τη νέα, βραβευμένη σειρά DNA Leather Top Filters, το φίλτρο αέρος αποτελεί πλέον απόλυτα ταιριαστό μέρος της εξωτερικής εμφάνισης των Custom μοτοσυκλετών, κάτι που προσδίδει επιπλέον αξία στις μοναδικές δίτροχες κατασκευές, έτοιμο να ικανοποιήσει και τον πλέον απαιτητικό δημιουργό!
Το «συνθετικό δέρμα» παντρεύτηκε με την κλασική φιλτροχοάνη, με την χρήση τεχνολογίας αιχμής «in mould fusion», σε σχήματα «εξάγωνα», «οβάλ» και «ύψιλον» και σε χρώματα, καφέ, μπεζ, πράσινο, κίτρινο, μπλε, γκρι, πορτοκαλί, κόκκινο!

Το δε δέρμα έχει 3D κυρτό σχήμα με το «D» της DNA χαραγμένο στο κέντρο. Έτσι δημιουργήθηκε μια απίστευτη παλέτα σχημάτων και χρωμάτων, που σε συνδυασμό με τα κορυφαία χαρακτηριστικά λειτουργίας υψηλής απόδοσης και υλικά φιλικά προς το περιβάλλον, στην κυριολεξία συνεπήρε τους κριτές του διαγωνισμού Reddot 2017!
Η απονομή του βραβείου «Reddot Product Design Award 2017» θα λάβει μέρος στης 3 Ιουλίου 2017, στο Essen της Γερμανίας, στο Design Zentrum Nordrhein Westfalen, και τα βραβευμένα Leather Top φίλτρα DNA θα παρουσιαστούν στο «Reddot Design Year Book 2017-2018», καθώς επίσης και στο μουσείο «Reddot Design Museum» της Γερμανίας & της Σιγκαπούρης!
Ο εν λόγω θεσμός βραβείων « RED DOT» αποτελεί τα “Όσκαρ” του βιομηχανικού σχεδιασμού και design, μια τιμητική διάκριση την οποία η DNA κατακτά για δεύτερη φορά!





Βαλίτσα GIVI B34N / B34NT Top Box Monolock

Χώρος για όλα τα απαραίτητα

Μεσαίου μεγέθους βαλίτσα GIVI B34N Monolock, με χωρητικότητα 34 λίτρων. Σε μαύρο χρώμα με καπάκι με εφέ carbon fibre. Χωράει άνετα ένα κράνος full face. Περιλαμβάνεται universal σύστημα τοποθέτησης. Διαθέτει αυτόματο σύστημα ανοίγματος / απόσπασης: το επάνω κουμπί ώθησης επιτρέπει το άνοιγμα της βαλίτσας, ενώ με το κάτω αποσπάται από την πλάκα. Για μεγαλύτερη άνεση του συνεπιβάτη, μποείτε να βάλετε την πλάτη E131S της GIVI.

Περιλαμβάνεται universal σύστημα τοποθέτησης.
Μέγιστο φορτίο: 3 kg
Όγκος: 34 λίτρα
Διαστάσεις: 340 x 455x 425 mm (ύψος x βάθος x πλάτος)
Χωρητικότητα: Χωράει άνετα ένα κράνος full face
Τιμή: 125 ευρώ

MOTO MARKET
Τηλ: 2310 795 615

Κράνος Airoh Valor

Με εντυπωσιακά γραφικά και σχεδίαση

Το πιο πρόσφατο full-face κράνος από της Airoh, σχεδιασμένο για αναβάτες που προτιμούν πιο σπορ εμφάνιση.
Προηγμένος και επιθετικός σχεδιασμός που επιτυγχάνεται περαιτέρω με ένα επαναστατικό σύστημα εξαερισμού με 8 ζώνες που εγγυώνται μέγιστη απόδοση.
Με 2 διαφορετικά μεγέθη για το εξωτερικό κέλυφος, ένα ευρύ φάσμα γραφικών και εσωτερικό αφρώδες EPS σε διαφορετικές πυκνότητες, για αυξημένη ασφάλεια.
Το Valor διαθέτει επίσης μεγάλη ζελατίνα, που μεγιστοποιεί το διαθέσιμο οπτικό πεδίο και προσφέρει αυξημένη ενεργητική ασφάλεια ενώ δέχεται επίσης και ζελατίνα Pinlock.
Χαρακτηριστικά:
- Κέλυφος από Thermoplastic HRT
- 2 μεγέθη κελύφους
- Εσωτερικό κέλυφος EPS με διαφορετικές πυκνότητες για αυξημένη ασφάλεια.
- Ζελατίνα με μεγάλο οπτικό πεδίο
- Δέχεται Pinlock
- Σύστημα εξαερισμού 8 ζωνών
- Βάρος περίπου.
1400 γραμμάρια + - 50 γραμμάρια
- ECE 2205
Τιμή: Από 119,99 ευρώ (τα μονόχρωμα)



Μπουφάν Nordcap Eolos

Δροσιά το καλοκαίρι



Καλοκαιρινό μπουφάν με μεγάλα πάνελ από πλέγμα υψηλής αντοχής στην τριβή. Εξοπλισμένο με CE EN 1621-1 πιστοποιημένεσί προστασίες στους ώμους και τους αγκώνες, και προστασία πλάτης.

ΥΛΙΚΟ
Ιδιαίτερα ανθεκτικό στην τριβή.
Διάτρυτο ύφασμα.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
CE EN 1621-1 αφαιρούμενα προστατευτικά στους αγκώνες και τους ώμους.
Αφαιρούμενο προστατευτικό πλάτης.
Δέχεται προστασία πλάτης memory foam CE EN 1621-2 (Level 2)

ΕΡΓΟΝΟΜΙΑ
Ιμάντες προσαρμογής στη μέση και στον καπό με velcro.
Ρύθμιση στα μανίκια με κουμπιά.

ΑΛΛΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
Αφαιρούμενη αδιάβροχη και διαπνέουσα μεμβράνη, που φυλάσσεται σε ειδική θήκη.
Προαιρετικά δέχεται την αφαιρούμενη θερμική επένδυση “Insider”
Μαλακός γιακάς.
2 εξωτερικές τσέπες.
Ανακλαστικά ένθετα.

Τιμή: 89,90 ευρώ
MOTO MARKET
Τηλ: 2310 795 615

Μποτάκι Forma Rookie Pro Lady

Κομψότητα και ασφάλεια

Εξωτερικό:
Suede δέρμα και Cordura®.
Σόλα από καουτσούκ διπλής πυκνότητας
Μαλακή γλώσσα από δέρμα Suede, με εσωτερική επένδυση mesh.
Κλείσιμο με κορδόνια και ρυθμιζόμενο velcro
(συμπεριλαμβάνονται ανταλλακτικά κόκκινο κορδόνια)
Πίσω ανακλαστικά ένθετο.

Εσωτερικό:
Επένδυση mesh για ομαλή κυκλοφορία του αέρα / αστράγαλο TPU
Φορμαρισμένες προστασίες TPU στους αστραγάλους
Εσωτερική επένδυση με memory foam
Ενδιάμεση σόλα PP Mid Dual Flex με αντι-σοκ αισθάνθηκε
Αντιβακτηριακός πάτος με A.P.S. (Σύστημα Air Pump)

Τιμή: 99 ευρώ
MOTO MARKET
Τηλ: 2310 795 615



ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ



Οι οδηγίες της ΕΕ, με τις οποίες συμμορφώνεται φυσικά και η Ελλάδα ως χώρα μέλος, ορίζουν τα ακόλουθα για τις άδειες οδήγησης δίτροχων:

AM κατηγορία – 50 κ.εκ., μέγιστη ταχύτητα 45 χλμ./ώρα

Είναι το πρώτο δίπλωμα που μπορεί να αποκτήσει κανείς, αν και εφόσον έχει συμπληρώσει το δέκατο έκτο (16) έτος της ηλικίας του. Με αυτό, μπορεί να οδηγεί δίκυκλα των οποίων η μέγιστη ταχύτητα δεν ξεπερνά τα 45 χλμ./ώρα και αν αυτά κινούνται από κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυβισμός τους δεν ξεπερνά τα 50 κ.εκ.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:

1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

**Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα 12.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

Ο υποψήφιος οδηγός, συμπληρώνει μια υπεύθυνη δήλωση για την χορήγηση άδειας οδήγησης κατηγορίας ΑΜ και μια αίτηση εκτύπωσης της άδειας οδήγησης και όλος ο φάκελος κατατίθεται στην Υπηρεσία Μεταφορών & Επικοινωνιών της Περιφερειακής ενότητας ή του Περιφερειακού διαμερίσματος της Περιφέρειας του τόπου κατοικίας του.

*** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της άδειας οδήγησης κατηγορίας Β.*

Α1 κατηγορία – 125 κ.εκ., μέγιστη ισχύς 11 Kw

Απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση διπλώματος κατηγορίας Α1, είναι ο υποψήφιος οδηγός να έχει συμπληρώσει το δέκατο όγδοο (18) έτος της ηλικίας του. Με την κατοχή του, επιτρέπεται να οδηγεί κανείς δίκυκλα και τρίκυκλα μέγιστης χωρητικότητας 125 κ.εκ. και μέγιστης ισχύος 11 Kw (15 Kw για τα τρίκυκλα)

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:



1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

*Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα 12.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

**** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ ή Β.*

Α2 κατηγορία – Μέγιστη ισχύς 35 Kw

Οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση άδειας οδήγησης Α2, θα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το εικοστό (20) έτος της ηλικίας τους. Με την απόκτηση του διπλώματος κατηγορίας Α2, επιτρέπεται να οδηγούνται δίτροχα μέγιστη ισχύος 35 Kw ονομαστικής ή μειωμένης, με την χρήση ειδικού kit. Στην δεύτερη περίπτωση ωστόσο, θα πρέπει η αρχική ονομαστική ισχύς της μοτοσικλέτας, πριν την μείωση, να μην υπερβαίνει το διπλάσιο των 35 Kw, δηλαδή 70 Kw. Για παράδειγμα, μια superbike με ονομαστική ισχύ 140 Kw, ακόμα και αν μειωθεί η ισχύς της στα 35 Kw, δεν επιτρέπεται να οδηγηθεί με δίπλωμα Α2.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:

1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

**Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ ή Α1, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.*

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα δώδεκα.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

*** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1 ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ, Α1 ή Β.*

Α κατηγορία – Απεριόριστο

Με το δίπλωμα κατηγορίας Α, δεν υπάρχει περιορισμός στην ισχύ και στον κυβισμό των μοτοσικλετών που μπορούν νόμιμα να οδηγηθούν. Απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση του, είναι να έχει συμπληρωθεί το εικοστό τέταρτο (24) έτος της ηλικίας των ενδιαφερόμενων. Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Α2 για δύο έτη, το όριο της ηλικίας πέφτει στα είκοσι δύο (22) έτη.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να παρακολουθήσει τα εξής μαθήματα:

1. Βιβλίο μοτοσικλέτας, κατ ελάχιστο 10 ώρες θεωρητική εκπαίδευση.
2. Βιβλίο ΚΟΚ, κατ΄ ελάχιστο 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευση και μια ώρα επιπρόσθετα εξέτασης με Η/Υ.
3. Οδήγηση δικύκλου, κατ΄ ελάχιστο 14 μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης.

**Αν ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1 ή Α2, δεν χρειάζεται η παρακολούθηση των 10 ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο μοτοσικλέτας (1) και οι 20 ώρες της θεωρητικής εκπαίδευσης στο βιβλίο του ΚΟΚ (2). Επίσης, ο ελάχιστος αριθμός πρακτικών μαθημάτων (3) πέφτει στα επτά.*

***Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται οι 20 ώρες θεωρητική εκπαίδευσης (2) και τα ελάχιστα πρακτικά μαθήματα (3), μειώνονται στα δώδεκα.*

Σε ότι αφορά στα δικαιολογητικά, θα χρειαστούν:

1. Να υπάρχει ΑΦΜ στο όνομα του υποψήφιου οδηγού
2. Αντίγραφο (εκτύπωση) του Α.Δ.Τ. ή του διαβατηρίου
3. Τέσσερις φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου
4. Παράβολο ανανέωσης / έκδοσης
5. Παράβολο εκτύπωσης
6. Παράβολο – χαρτόσημο
7. Παράβολο προγραμματισμού θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων
8. Πιστοποιητικά εξέτασης από Οφθαλμίατρο και Παθολόγο ιατρό

*** Σε περίπτωση κατοχής διπλώματος κατηγορίας ΑΜ, Α1, Α2 ή Β <αυτοκινήτου>, δεν χρειάζονται τα πιστοποιητικά εξέτασης των ιατρών (8), καθώς και το παράβολο ανανέωσης / έκδοσης (4). Θα πρέπει όμως στον φάκελο, να συμπεριληφθεί αντίγραφο της υπάρχουσας άδειας οδήγησης ΑΜ, Α1, Α2 ή Β.*

Ετήσιος κατάλογος μοτοσυκλέτας 2017

BIKEIT! MAGAZINE

MOTORCYCLE CATALOG 2017!



bikeit!.gr

ISSN 2322-48
9 772357 232248

Ετήσιος κατάλογος ένδυσης μοτοσυκλέτας 2017

BIKEIT! MAGAZINE

RIDERS WINTER CATALOG 2017!



ISSN 2322-48
9 772357 232248